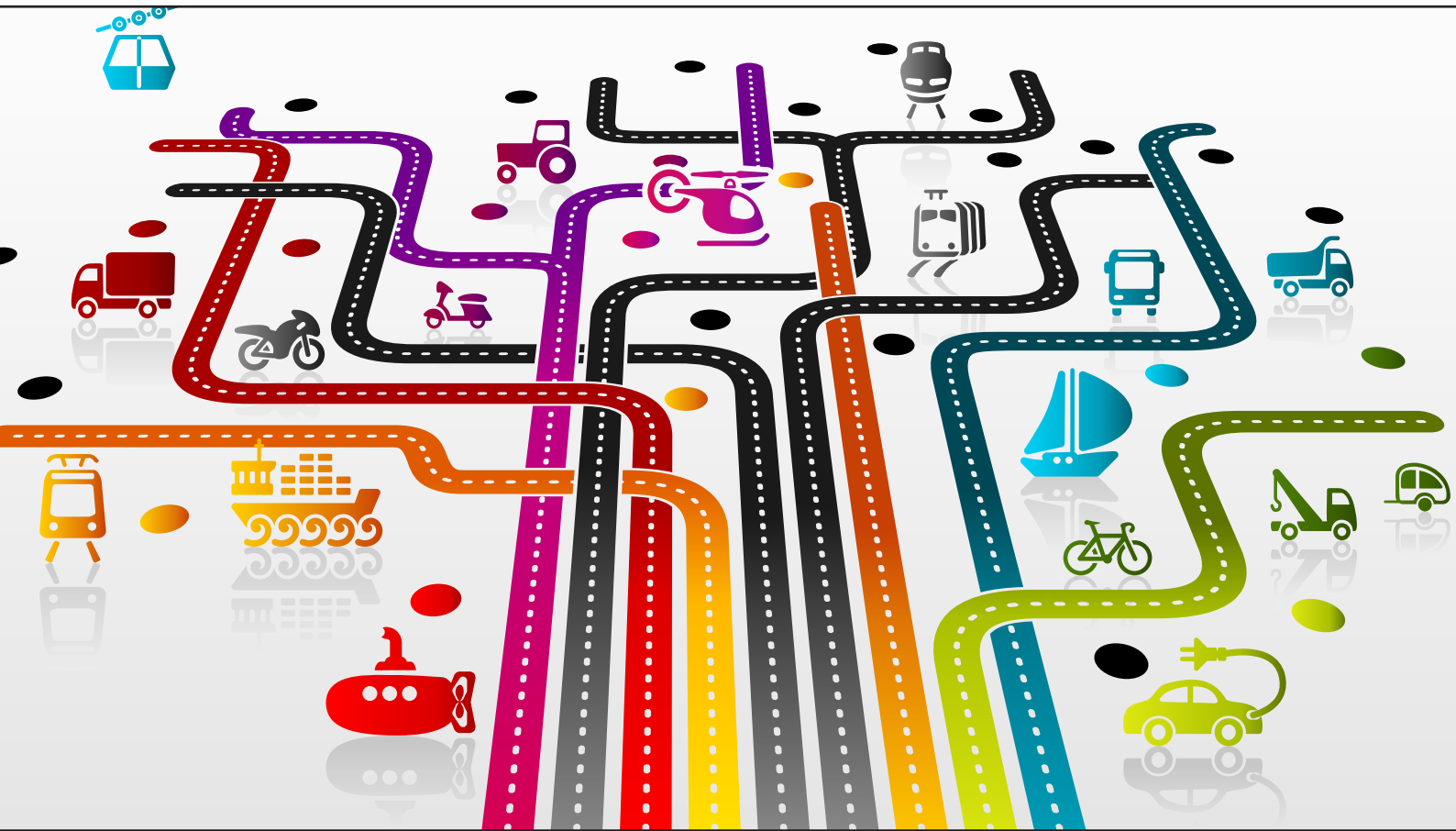


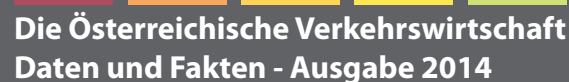


Die österreichische Verkehrswirtschaft

Daten und Fakten - Ausgabe 2014



Unser Land fährt gut.



Medieninhaber und Herausgeber

Bundessparte Transport und Verkehr
Wirtschaftskammer Österreich
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien
T 0590900-3244
F 0590900-257
E bstv@wko.at
W <http://wko.at/bstv>

Corporate Design

Hinweis

Autor

Stabsabteilung Statistik der WKO

Grafik, Design, Fotocredits

www.designAS.at

Erscheinungsjahr

2014

VORWORT, INHALTSVERZEICHNIS & ZUSAMMENFASSUNG

BUNDESSPARTE TRANSPORT UND VERKEHR • SCHIENENBAHNEN • SCHIFFFAHRTSUNT
LUFTFAHRTSUNTNERNEHMEN • SEILBAHNEN • SPEDITEURE • TAXIUNTERNEHMEN • GUT
RUNGUNTERNEHMEN • AUTOBUSUNTERNEHMEN • FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN • E
TRANSPORT UND VERKEHR • SCHIENENBAHNEN • SCHIFFFAHRTSUNTNERNEHMEN • LUF
UNTERNEHMEN • SEILBAHNEN • SPEDITEURE • TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFÖRDE
NEHMEN • AUTOBUSUNTERNEHMEN • FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN • BUNDESSPART
UND VERKEHR • SCHIENENBAHNEN • SCHIFFFAHRTSUNTNERNEHMEN • LUFTFAHRTSUNT
SEILBAHNEN • SPEDITEURE • TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFORDERUNGSUNTERNEHT
BUSUNTERNEHMEN • FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN • BUNDESSPARTE TRANSPORT UN
SCHIENENBAHNEN • SCHIFFFAHRTSUNTNERNEHMEN • LUFTFAHRTSUNTNERNEHMEN • SE
SPEDITEURE • TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFORDERUNGSUNTERNEHMEN • AUTOBUS
MEN • FAHRSCHULEN • TANKSTELLEN • BUNDESSPARTE TRANSPORT UND VERKEHR • S
NEN • SCHIFFFAHRTSUNTNERNEHMEN • LUFTFAHRTSUNTNERNEHMEN • SEILBAHNEN • S
TAXIUNTERNEHMEN • GÜTERBEFORDERUNGSUNTERNEHMEN • AUTOBUSUNTERNEHME



VORWORT

Verkehr ist der Blutkreislauf der Wirtschaft, ohne Verkehr gibt es keine arbeitsteilige Wirtschaft.

Als Bundessparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich vertreten wir die Interessen aller Verkehrsunternehmen Österreichs. 35.000 Mitglieder sind in der Personen- und Güterbeförderung in sämtlichen Verkehrsträgern tätig. Die Branchen Straßengüterbeförderung, Autobusse, Taxi- und Mietwagen, Eisenbahnen, Schifffahrt, Luftfahrt, Speditionen, Seilbahnen, Garagen, Tankstellen und Fahrschulen beschäftigen mehr als 200.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter auch 2.750 Lehrlinge. Die hohen Exporterfolge Österreichs im Wert von 125 Milliarden Euro sind erst durch die professionellen Dienstleistungen der Verkehrswirtschaft möglich. Ihre Ansprechpartner in der Bundessparte Transport Verkehr finden Sie auf www.wko.at/verkehr

Die Datenlage zeigt, dass die Fahrleistung auf Österreichs Autobahnen stetig steigt, während das Transportaufkommen der heimischen Unternehmen im Straßengüterverkehr weiter gesunken ist. Das ist ein deutliches Zeichen von fehlender Wettbewerbsfähigkeit am Markt, ausgelöst auch durch steigende Belastungen der Branche und gerade diese Wettbewerbsfähigkeit müssen wir verbessern. Heimische Unternehmen müssen wieder mehr an der Wertschöpfung des steigenden Verkehrs in Österreich partizipieren können. Die Umsetzung des Gesamtverkehrsplanes soll dabei helfen, Wertschöpfung ins Land zu holen.

Unter diesem Gesichtspunkt soll auch die vorliegende Zusammenstellung ausgewählter und regelmäßig aktualisierter Daten eine objektive Grundlage zur Versachlichung der rund um den Verkehrsbereich geführten Diskussionen bieten.


Ing. Mag. Alexander Klacsa
Obmann


Dr. Erik Wolf
Geschäftsführer

INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung	07
1. Struktur der österreichischen Verkehrswirtschaft	10
1.1. Sparten und Fachgruppenmitgliedschaften	12
1.2. Neugründungen	14
1.3. Insolvenzen	16
2. Der Arbeitsmarkt	18
2.1. Anzahl der Beschäftigten	20
2.2. Anzahl der Lehrlinge	22
2.3. Anzahl der vorgemerkten Arbeitslosen	26
2.4. Tariflöhne	27
3. Der Output	30
3.1. Umsatz	32
3.2. Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten	34
3.3. Investitionen	36
4. Verkehrsspezifische Daten	38
4.1. Verkehrswege	40
4.2. Kraftfahrzeugbestand	41
4.2.1. Lkw und Sattelfahrzeuge	44
4.2.2. Anhänger	46
4.3. Neuzulassungen	47
4.4. Karten für digitale Tachografen	48
4.5. Verkehrsunfallbilanz	49
4.5.1. Straßenverkehrsunfälle	49
4.5.2. Unfälle mit schweren Lkw	52
4.5.3. Internationaler Vergleich	56
4.6. Maut	58
5. Betriebswirtschaftliche Daten	62
5.1. Betriebswirtschaftliche Situation	64
5.2. Bilanz	64
5.3. Gewinn- und Verlustrechnung	66
5.4. Kennzahlen	66
5.4.1. Ertrags- und Rentabilitätskennzahlen	66
5.4.2. Kennzahlen zum Vermögen	69



5.4.3.	Kennzahlen zur Finanzierung und Liquidität	71
5.4.4.	Produktivitätskennzahlen	74
6.	Güterverkehr	76
6.1.	Zusammenfassender Vergleich	78
6.2.	Straße	80
6.3.	Schiene	86
6.4.	Luftfahrt	88
6.5.	Donauschifffahrt	92
EXKURS: Österreichs Transitverkehr über wichtige europäische Seehäfen		97
6.6.	Modal Split EU 27	97
7.	Personenverkehr	100
7.1.	Zusammenfassender Vergleich	102
7.2.	Straße (Buslinienverkehr)	102
7.3.	Schiene	104
EXKURS: Nahverkehr		105
7.4.	Luftfahrt	106
7.5.	Schifffahrt	110
7.6.	Verkehrsmittelwahl in der EU	110

ZUSAMMENFASSUNG

Die Sparte Transport und Verkehr zählt per 31. Dezember 2013 35.520 Mitglieder in Österreich, das sind 5,1 % aller Spartenmitglieder der Wirtschaftskammer Österreich. Bei knapp 80 % davon (28.326) handelt es sich um aktive Mitglieder. Im Jahr 2013 kommt es insgesamt zu 1.593 Neugründungen. Im Zeitverlauf entwickelt sich sowohl die Anzahl der Mitglieder wie die der Neugründungen dynamisch.

In den Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr werden im Dezember 2013 194.143 Beschäftigungsverhältnisse (ohne geringfügig Beschäftigte) gezählt; mit geringfügigen Beschäftigten sind im Jahresdurchschnitt 209.936 Personen unselbstständig beschäftigt. Insgesamt stehen im Jahr 2013 2.750 Lehrlinge in Ausbildung. Im Jahresdurchschnitt gibt es 2013 11.852 Arbeitslose in Verkehrsberufen; im Vergleich zum Jahr 2013 ist die Anzahl der Arbeitslosen gestiegen.

Die Mitgliedsunternehmen der Sparte Transport und Verkehr verzeichnen 2011 Erlöse und Erträge in der Höhe von € 43,8 Mrd. und eine Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten von € 13,7 Mrd. Die Unternehmen tätigen Bruttoinvestitionen im Wert von € 5,4 Mrd.

Das Güterbeförderungsgewerbe ist gemessen an der Anzahl der aktiven Mitglieder (2013: 11.395), der Neugründungen (2013: 887), der Beschäftigungsverhältnisse (12/2013: 69.342 unselbstständig Beschäftigte), der Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten (2011: € 3,9 Mrd.) sowie des Produktionswertes (2011: 7,4 Mrd.) der größte Fachverband der Sparte Transport und Verkehr. In Hinblick auf die Lehrlingsausbildung sind die Schienenbahnen (2013: 1.343 Lehrlinge) der bedeutendste Fachverband. Der häufigste Lehrberuf in der Sparte ist jener des/der Speditionskaufmann/-frau (2013: 795 Lehrlinge).

Der Bestand an Lkw liegt Ende 2013 bei rund 408.560 Fahrzeugen bzw. 6,4 % gemessen am Gesamtbestand aller Kfz. Davon sind 53.346 schwere Lkw über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht. Der Anteil der Sattelzugfahrzeuge liegt bei 0,3 % bzw. 16.192 Stück. Der Bestand an Omnibussen beträgt 9.579 Fahrzeuge.

Eine Auswertung der Lkw zeigt, dass 2013 knapp die Hälfte gewerblich genutzt werden, 15,8 % davon im Fuhrgewerbe und 84,2 % im Werkverkehr. Nach Nutzlastklassen differenziert, sind die Lkw im Fuhrgewerbe deutlich größer als im Werkverkehr.

Im Jahr 2013 werden 30.701 Lkw (davon 3.470 schwere Lkw), 3.973 Sattelzugfahrzeug, 713 Omnibusse und 27.953 Anhänger neu zugelassen. Im Vergleich: 2012 werden 34.813 Lkw (davon 3.305 schwere Lkw, 3.284 Sattelzugfahrzeuge, 722 Omnibusse und 28.094 Anhänger neu zugelassen. Damit liegt die Zahl der Neuzulassungen 2013 bei den schweren Lkw um



5,0 % über der des Jahres 2012 und um 21 % über jenen der Sattelzugfahrzeuge.

Die durchschnittliche Umsatzrentabilität, d. i. der Gewinn (vor Ertragssteuern) in Prozent der Betriebsleistung, österreichischer Verkehrsunternehmen beträgt im Bilanzjahr 2011/12 1,3 %. Im Vergleich zum Vorjahr kommt es zu keiner Veränderung der Ertragskraft der Betriebe.

Die Eigenkapitalquote übersteigt mit rund 31 % den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert von 30 %. Die Eigenkapitalquote steigt mit zunehmender Betriebsgröße.

Das Transportaufkommen im Straßengüterverkehr, im Schienenverkehr und in der Luftfahrt ist im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Die Güterbeförderungen auf der Donau sind im Vergleich zum vergangenen Jahr gestiegen.

Beim Personenverkehr kommt es 2012 zu einer Zunahme der beförderten Personen im Autobuslinienverkehr. Die Beförderungen im ÖBB-Schienenbetrieb nehmen im Vergleich zum Vorjahr zu. Die Anzahl der beförderten Passagiere auf Österreichs Flughäfen nimmt geringfügig ab zwischen 2012 und 2013.

DIE ÖSTERREICHISCHE VERKEHRSWIRTSCHAFT

STRUKTUR

2013: 35.520 Mitglieder (aktiv und ruhend)
2013: 22.645 Unternehmen
2013: 1.593 Neugründungen (vorläufig)

ARBEITSMARKT

2013: 209.936 unselbständig Beschäftigte (inkl. geringfügig Beschäftigte)
2013: 2.750 Lehrlinge
2013: 11.852 Arbeitslose in Verkehrsberufen

OUTPUT (2011, ohne Fahrschulen)

€ 43,8 Mrd. Erlöse und Erträge
€ 13,7 Mrd. Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten
€ 5,4 Mrd. Bruttoinvestitionen

VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN (2013)

Kfz-Bestand: 6,4 Mio. Kfz davon: 408.560 Lkw (355.214 leichte Lkw und 53.346 schwere Lkw)*, 16.192 Sattelzugfahrzeuge, 9.579 Omnibusse sowie 710.563 Anhänger davon 28.360 Sattelanhänger
Kfz-Neuzulassungen: 415.313 Kfz (davon: 34.171 Lkw (30.701 leichte Lkw und 3.470 schwere Lkw)*, 3.973 Sattelzugfahrzeuge, 713 Omnibusse) sowie 27.953 Anhänger

BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE DATEN (Bilanzjahr 2011/12)

Umsatzrentabilität: 1,3 % (durchschnittlich)
Eigenkapitalquote: 31,0 % (durchschnittlich)

GÜTERVERKEHR (Transportaufkommen in 1.000 T, 2013)

Straße (österreich. Unternehmen): 325.428
Schiene (österreich. Unternehmen): 88.672
Luftfahrt (Inland nur einmal gezählt): 211
Donauschifffahrt: 10.624
Rohrleitungen: 73.677

PERSONENVERKEHR (Anzahl der beförderten Personen in Mio., 2012/13)

Straße (österreich. Autobuslinien): 676,5 (2012)
Schiene (ÖBB): 234
Luftfahrt: 26,3
Schifffahrt: 1,1 (2012)



Die Österreichische Verkehrswirtschaft
Daten und Fakten - Ausgabe 2014

STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

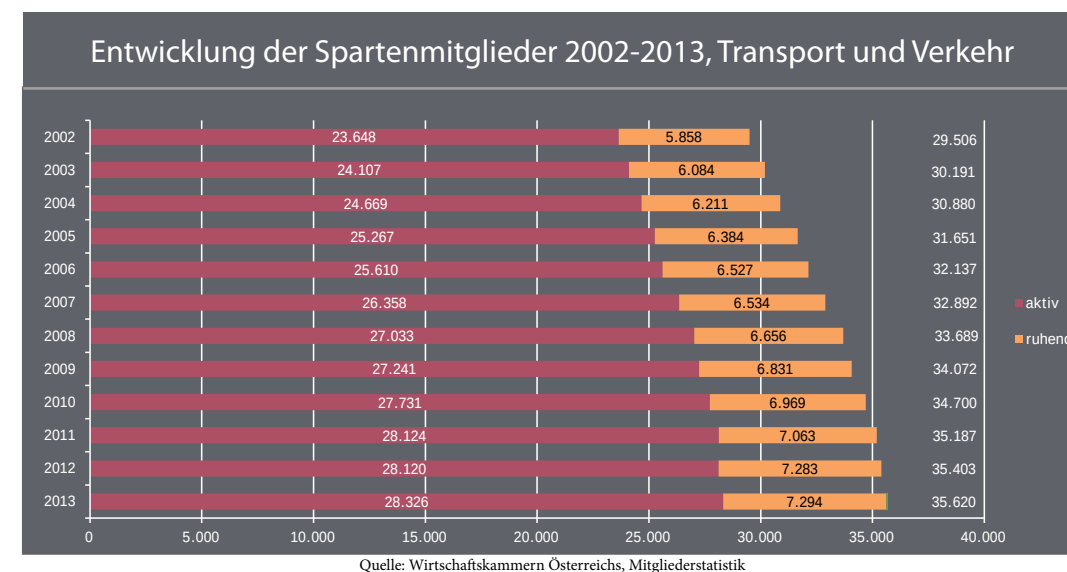


1. STRUKTUR DER ÖSTERREICHISCHEN VERKEHRSWIRTSCHAFT

1.1. Sparten und Fachgruppenmitgliedschaften

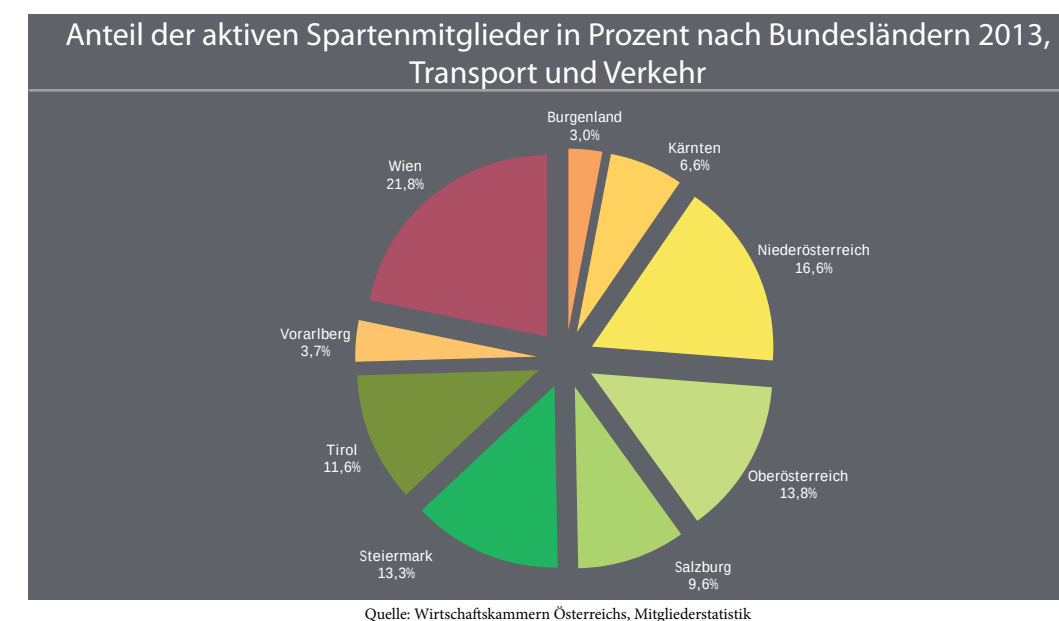
Ende 2013 zählt die Bundessparte Transport und Verkehr 35.620 Mitglieder, in Relation zu den Mitgliedern aller sieben Sparten (inkl. Mehrfachmitgliedschaften) umfasst dies 5,1 % aller aktiven und ruhenden Spartenmitgliedschaften¹.

Seit dem Jahr 2002 verzeichnet die Sparte einen stetigen Anstieg der Mitgliederzahl. Der Stand an aktiven Spartenmitgliedern² erreicht Ende 2013 den Wert 28.326, das sind 79,5 % aller Mitglieder (aktiv und ruhend) der Sparte Transport und Verkehr. Im Vergleich zu 2002 steigen die aktiven Spartenmitglieder um 19,8 %. Im selben Vergleichszeitraum melden 24,5 % mehr Mitglieder ihre Berechtigung als ruhend.



1 „Mitglied“ einer Sparte sind alle Besitzer von Berechtigungen, die in die Wirkungsbereiche der in dieser Sparte zusammengefassten Fachgruppen fallen. Für die Zugehörigkeit zur Sparte sind Anzahl und Ausübung der sie begründenden Berechtigungen belanglos, es gibt nur eine einfache Mitgliedschaft. Gleichlautende Berechtigungen für mehrere Bundesländer führen jedoch zur Mitgliedschaft bei den betreffenden Sparten aller zuständigen Wirtschaftskammern.

Im Bundesländervergleich sind mit Ende 2013 21,8 % der aktiven Mitglieder in Wien, 16,6 % in Niederösterreich, 13,8 % in Oberösterreich und 13,3 % in der Steiermark. Das Schlusslicht bildet das Burgenland mit 3,0 %.



Mit dem Berichtsjahr 2010 kommt die neue Fachorganisationsordnung zur Anwendung und damit folgende Änderungen: In der Sparte Verkehr werden fünf Fachverbände zu zwei zusammengelegt. Dabei handelt es sich um die Fachverbände Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen sowie die Fahrschulen und der allgemeine Verkehr.

Die meisten Fachgruppenmitglieder³ in der Sparte Transport und Verkehr entfallen 2013 auf das Güterbeförderungsgewerbe mit 11.395 aktiven Mitgliedern, gefolgt von dem Beförderungsgewerbe mit Pkw mit 10.276 Mitgliedern. Die wenigsten, jedoch verglichen mit den in der Branche unselbständig Beschäftigten gleich nach dem Güterbeförderungsgewerbe an zweiter Stelle rangierend, verzeichnet der Fachverband der Schienenbahnen.

Im Jahr 2013 verzeichnet das Beförderungsgewerbe mit Pkw, das Güterbeförderungsgewerbe, die Fahrschulen und allgemeiner Verkehr sowie die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen Mitgliederzuwächse.

2 Die aktive Mitgliedschaft durch den Besitz bzw. der Zuerkennung einer Gewerbeberechtigung bedingt nicht gleichzeitig die tatsächliche Ausübung des Gewerbes.

3 Mitglied einer Fachgruppe sind alle physischen und juristischen Personen, die Berechtigungen (Stamm- und Filialberechtigungen) im Wirkungsbereich dieser Fachgruppe besitzen. Bei einer Fachgruppe kann auch vom Inhaber mehrerer einschlägiger Berechtigungen nur eine Mitgliedschaft erworben werden, wobei es für diese Mitgliedschaft irrelevant ist,

Anzahl der aktiven Fachgruppenmitglieder 2000-2013, Transport und Verkehr							
	2000	2005	2009	2010	2011	2012	2013
Schienenbahnen	69	78	90	89	89	91	91
Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen*	1.826	1.887	1.910	1.867	1.866	1.846	1.833
Seilbahnen	955	832	722	715	674	685	634
Spediteure	1.219	1.350	1.495	1.501	1.537	1.530	1.530
Beförderungsgewerbe mit Pkw	8.460	8.939	9.795	10.102	10.269	10.247	10.276
Güterbeförderungsgewerbe	9.643	10.835	11.249	11.316	11.403	11.375	11.395
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr*	696	742	799	806	826	832	845
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	3.080	3.424	3.950	4.049	4.278	4.343	4.537
Schifffahrtunternehmen	352	354	401	neue FÖO (FVe wurden zusammengelegt)			
Luftfahrtunternehmen	277	299	332				
Autobusunternehmen	1.197	1.234	1.177				
Fahrschulen	314	347	355				
Allgemeiner Fachverband	382	395	444				

* Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 2010 im Fachverband Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen zusammengeführten Fachgruppen Schifffahrt-, Luftfahrt- und Autobusunternehmen bzw. im Fachverband Fahrschulen, allgemeiner Verkehr zusammengeführten Fachgruppen Fahrschulen und Allgemeiner Fachverband rückwirkend zusammengefasst. Unternehmen, die Fachgruppenmitgliedschaften in mehreren dieser Fachgruppen begründeten, werden daher in dieser Auswertung mehrfach gezählt. Es kann dadurch zu einer geringen Überhöhung der Zahlen vor 2010 kommen.
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Mitgliederstatistik

1.2. Neugründungen

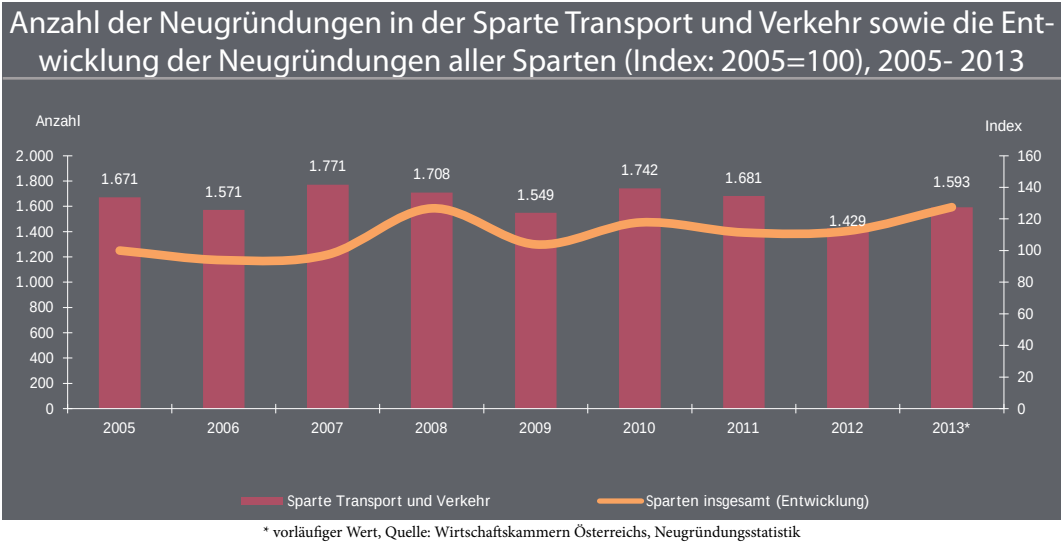
Zwischen 2005 und 2013 kommt es in der Sparte Transport und Verkehr zu einer stabilen Entwicklung bei den Neugründungen⁴. Insgesamt werden im Jahr 2013 1.593 Neugründungen in der Sparte gezählt, das sind ca. 3,7 % der Neugründungen aller Sparten.

Ein Vergleich der Gründungen zwischen der Sparte Transport und Verkehr mit den verbleibenden Sparten zeigt eine stärkere Gründungsintensität zwischen 2006 und 2007. Der Rückgang zwischen 2005 und 2006 verläuft in der Sparte Transport und Verkehr parallel zu den anderen.

2008 kommt es zu einem Bruch in der Zeitreihe aufgrund geänderter rechtlicher Lage: Die Tätigkeit der selbständigen Personenbetreuung wurde im Jahr 2007 ausdrücklich in der Gewerbeordnung geregelt, dies führte zu einem sprunghaften Anstieg der Mitglieder- und Gründungszahlen im Jahr 2008.

Die Zunahme der Neugründungen in der Sparte Transport und Verkehr zwischen dem Jahr 2012 und 2013 beträgt 11,5 %.

ob und in welchem Umfang die Ausübung der Berechtigungen erfolgt. Werden jedoch innerhalb derselben Fachgruppe Berechtigungen in mehreren Bundesländern ausgeübt, so bedingt dies in jeder zuständigen Wirtschaftskammer eine gesonderte Fachgruppenmitgliedschaft. Fällt eine Berechtigung in den Wirkungsbereich mehrerer Fachgruppen, so ergibt sich auf Grund dieser einen Berechtigung die Mitgliedschaft bei allen einschlägigen Fachgruppen; dies ist insbesondere in der Sparte Handel häufig der Fall.



Auf der Fachverbandsebene kommt es im Güterbeförderungsgewerbe mit 887 neuen Unternehmen zu den meisten Neugründungen. Im Beförderungsgewerbe mit Pkw sind es 286 Neugründungen und bei den Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen 314. In den Fachverbänden Schienenbahnen, Seilbahnen und Spediteure zeigt sich im Vergleich zum Vorjahr eine geringere Gründungsintensität.

Anzahl der Neugründungen nach Fachverbänden 2001-2013, Transport und Verkehr							
	2001	2005	2008	2010	2011	2012	2013*
Schienenbahnen	1	4	1	1	0	4	3
Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen**	34	49	58	56	40	39	51
Seilbahnen	20	11	1	16	5	6	5
Spediteure	43	82	59	57	75	49	39
Beförderungsgewerbe mit Pkw	237	403	403	420	372	280	286
Güterbeförderungsgewerbe	852	947	963	938	928	802	887
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr**	51	33	25	36	39	36	37
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	121	197	209	273	272	250	314
Schifffahrtunternehmen	11	10	10	neue FÖO (FVe wurden zusammengelegt)			
Luftfahrtunternehmen	11	9	23				
Autobusunternehmen	12	30	25				
Fahrschulen	10	9	5				
Allg. FV des Verkehrs (inkl. nicht näher spez.)	41	24	20				

* vorläufiger Wert
** Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 2010 im Fachverband Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen zusammengeführten Fachgruppen Schifffahrtunternehmen, Luftfahrtunternehmen und Autobusunternehmen bzw. im Fachverband Fahrschulen, allgemeiner Verkehr zusammengeführten Fachgruppen Fahrschulen und Allgemeiner Fachverband rückwirkend zusammengefasst. Unternehmen, die Fachgruppenmitgliedschaften in mehreren dieser Fachgruppen begründeten, werden daher in dieser Auswertung mehrfach gezählt. Es kann dadurch zu einer geringen Überhöhung der Zahlen vor 2010 kommen.
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Neugründungstatistik

4 Eine Neugründung ist nach der „Kontinuitätsregel“ nur dann gegeben, wenn zwei von drei Merkmalen erfüllt sind: Firmenbezeichnung, Standort und Branchenzugehörigkeit neu. Die Übernahme bestehender Unternehmen (zB Übergabe vom Vater auf den Sohn) sind in den Gründungsdaten nur dann enthalten, wenn sich das Tätigkeitsprofil des betreffenden Unternehmens ändert, dh der Unternehmer (neues Kammermitglied) auf dem betreffenden Standort eine andere Fachgruppenzugehörigkeit aufweist.



1.3. Insolvenzen

Zwischen 1. Jänner 2013 und 31. Dezember 2013 werden im Sektor „Landverkehr“ (ÖNACE 49 nach ÖNACE 2008) insgesamt 190 Insolvenzen eröffnet und 191 Konkursanträge mangels Masse abgewiesen. Im Vergleich zum Vorjahr verringert sich die Anzahl der eröffneten Insolvenzen um 0,5 % und die Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge um 4,8 %.

Anzahl der innerhalb der letzten 12 Monate eröffneten Insolvenzen und abgewiesenen Konkursanträge per 1.1.2013 bzw. 1.1.2014 im Landverkehr, Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr (inkl. Reisebüros), Tankstellen und Fahrschulen				
	Anzahl der eröffneten Insolvenzen *		Anzahl der abgewiesenen Konkursanträge *	
	per 1.1. 2014	per 1.1. 2013	per 1.1. 2014	per 1.1. 2013
Landverkehr insgesamt	190	199	191	209
davon				
Personenbeförderung im Linienverkehr zu Land	0	1	0	0
Betrieb von Taxis und Mietwagen mit Fahrer	44	42	27	34
Sonst. Personenbeförderung im Landverkehr	53	48	27	36
Güterbeförderung im Straßenverkehr	137	154	164	173
Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr; Reisebüros insgesamt	42	41	22	21
davon				
Spedition, sonst. Verkehrsvermittlung	29	33	14	8
Tankstellen	11	10	3	3
Fahrschulen	4	2	0	0

* innerhalb der letzten 12 Monate
** Umstellung auf ÖNACE 2008, Daten mit den Jahren vor 2008 nur bedingt vergleichbar. Der Landverkehr insgesamt entspricht nicht der Summe der angeführten Unterpunkte, da die Gliederung geändert wurde und eine Summenbildung wie in der Vergangenheit zu Doppelzählungen führt.
Quelle: Kreditschutzverband von 1870, Sonderauswertung



Die Österreichische Verkehrswirtschaft
Daten und Fakten - Ausgabe 2014

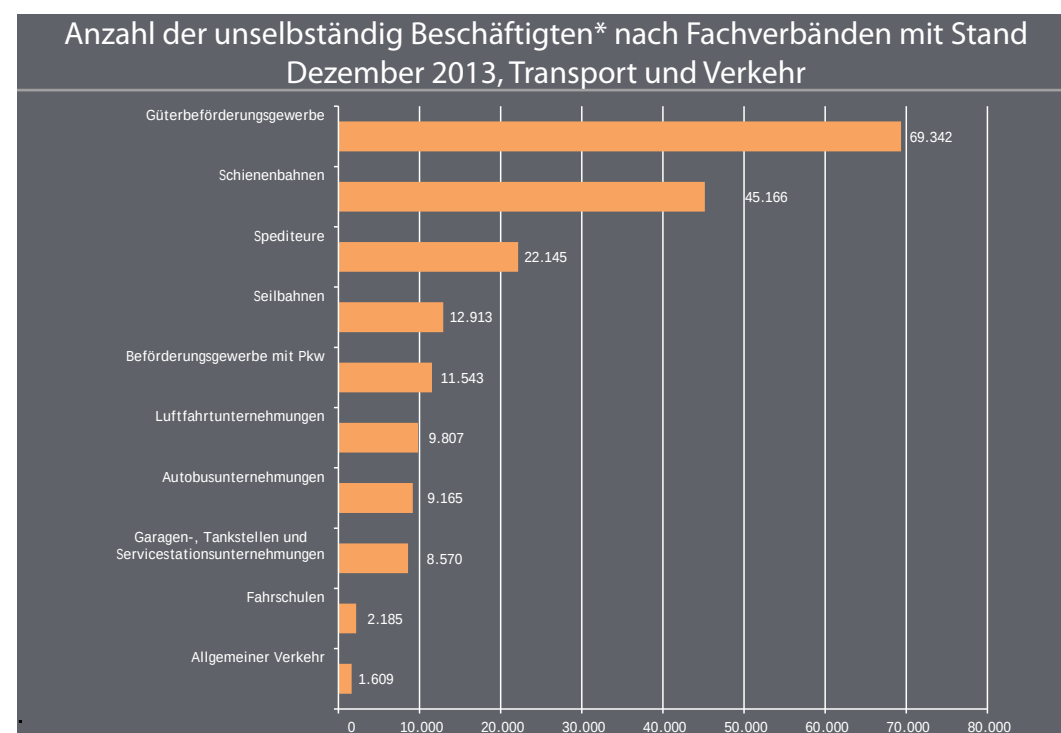
DER ARBEITSMARKT



2. DER ARBEITSMARKT

2.1. Anzahl der Beschäftigten

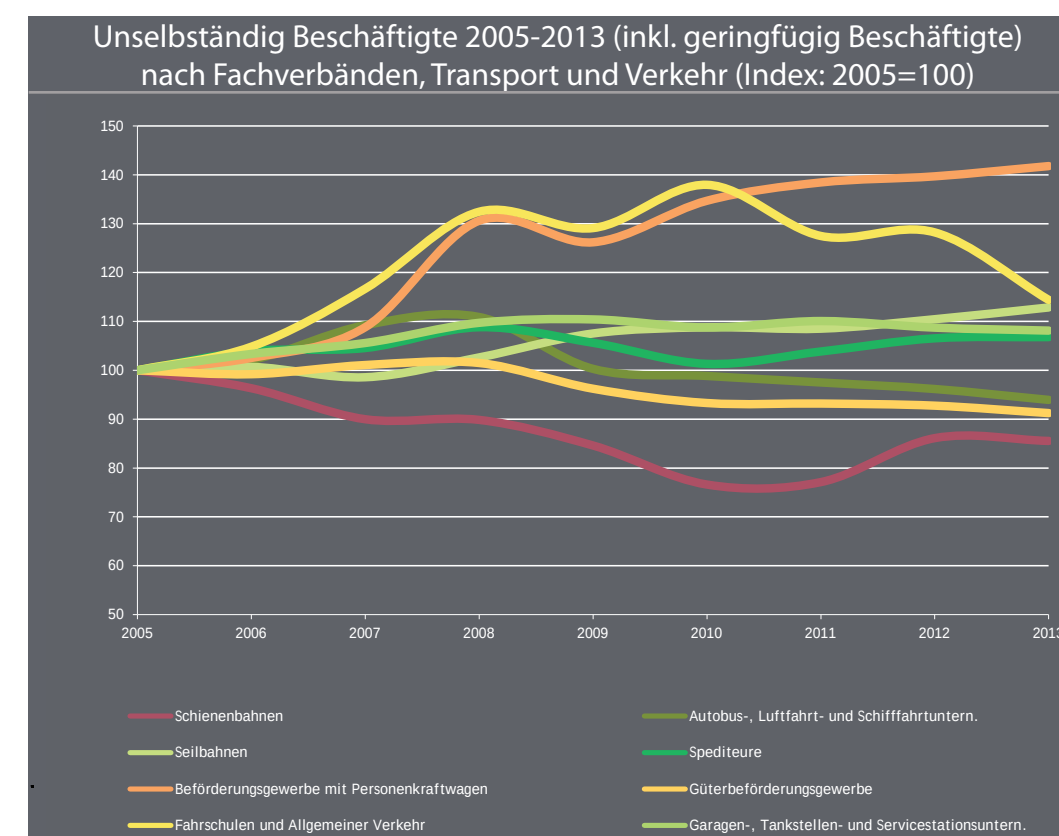
Mit Ende 2013 sind in den der Sparte Transport und Verkehr zugeordneten Unternehmen 194.143 Arbeitnehmer/innen (ohne geringfügig Beschäftigte) beschäftigt. Die meisten unselbstständig Beschäftigten finden sich im Güterbeförderungsgewerbe mit 69.342 Beschäftigungsverhältnissen, die zweitgrößte Branche – die Schienenbahnen – zählt 45.166 Beschäftigte mit Jahresende. Damit ist das Güterbeförderungsgewerbe die größte Branche bei den Beschäftigungsverhältnissen sowie bei der Anzahl der Mitglieder (vgl. Kapitel 1). Die wenigsten Unselbstständigen weisen der allgemeine Verkehr und die Fahrschulen auf. Mit geringfügigen Beschäftigten sind im Jahresdurchschnitt 209.936 Personen unselbstständig beschäftigt.



* ohne geringfügig Beschäftigte und öffentlichen Dienst, neue FOO ab 2010, Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik

Im Zeitraum 2005 bis 2013 kommt es in den Fachverbänden zu einem Auf und Ab der Beschäftigungsverhältnisse. Vor allem bei den Schienenbahnen und dem Güterbeförderungsgewerbe finden sich bis 2011 Beschäftigungsrückgänge. Bei den anderen Fachverbänden kommt es tendenziell zu einer Zunahme der Anzahl der Beschäftigten.

Im Jahresvergleich 2013/2012 verzeichnen die Seilbahnen und das Beförderungsgewerbe mit Pkw einen Beschäftigungsaufbau. Zu keiner Veränderung kommt es bei den Spediteuren. Leichte Rückgänge finden bei den Schienenbahnen, dem Güterbeförderungsgewerbe und den Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen statt. Große Rückgänge sind bei den Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen, den Fahrschulen und Allgemeiner Verkehr zu vermerken.

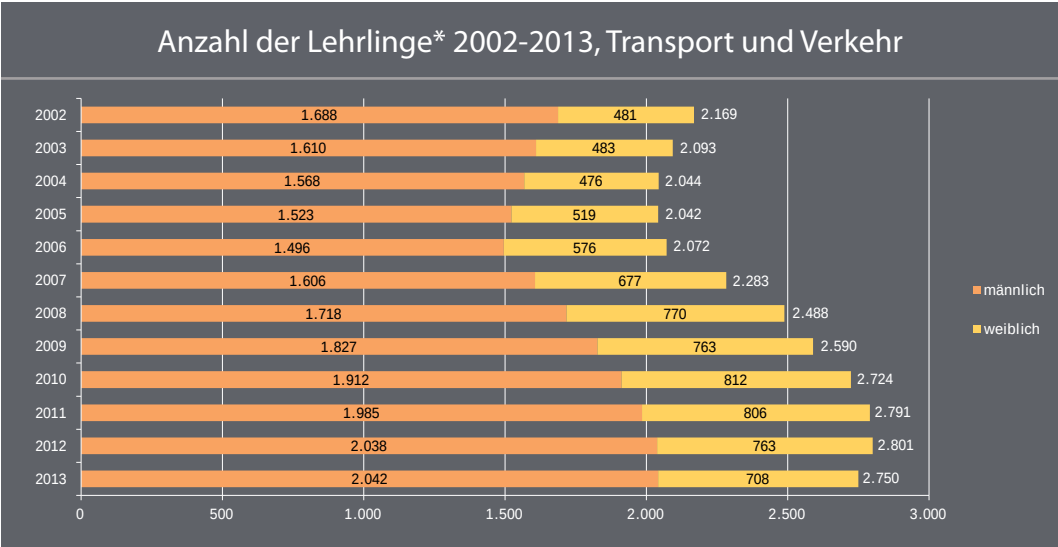


Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Beschäftigungsstatistik



2.2. Anzahl der Lehrlinge

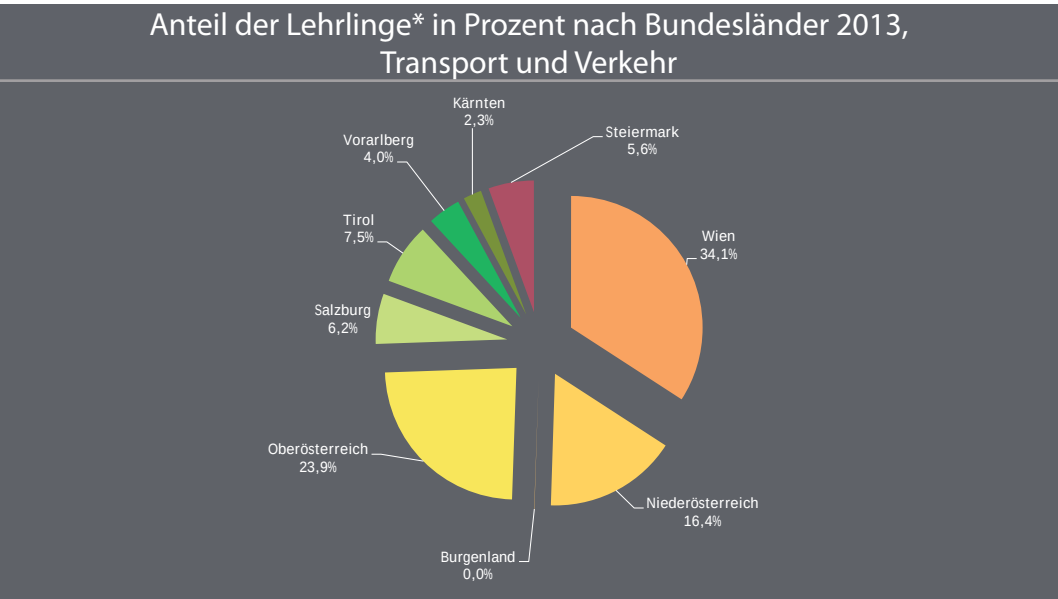
Während des Jahres 2013 werden in den Betrieben der Sparte Transport und Verkehr in Summe 2.750 Lehrlinge ausgebildet, das sind 2,3 % der gewerblichen Wirtschaft. Von den Auszubildenden sind ca. 74,3 % Burschen und 25,7 % Mädchen. Zwischen 2002 und 2005 kommt es zu einem stetigen Rückgang in den Lehrlingszahlen, 2006 zu einer leichten Zunahme, die sich kontinuierlich bis 2012 fortsetzt. 2013 werden im Vergleich zum Vorjahr weniger Lehrlinge ausgebildet.



* Einfach- und Mehrfachlehren, Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik



Auf Bundesländerebene werden im Jahr 2013 mehr als ein Drittel der Lehrlinge von Unternehmen in Wien ausgebildet und rund ein Viertel von oberösterreichischen Unternehmen.



* Einfach- und Mehrfachlehren, Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Der Fachverband Schienenbahnen zählt in der Lehrlingsausbildung zum bedeutendsten mit insgesamt 1.343 Lehrlingen im Jahr 2013.

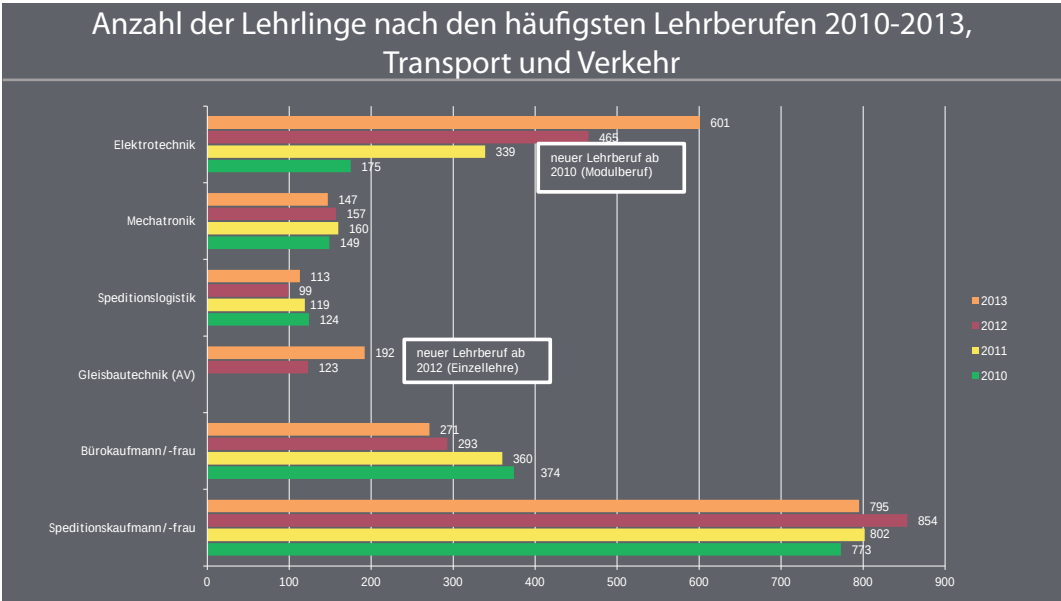
2013 stehen im Vergleich zu 2012 im Güterbeförderungsgewerbe, den Fahrschulen und dem allgemeinen Verkehr mehr Lehrlinge in Ausbildung und bei Garagen, Tankstellen und Servicestationen gleich viele. In den verbleibenden Fachverbänden kommt es zu Rückgängen im Vergleich zum Vorjahr.



Anzahl der Lehrlinge nach Fachverbänden* 2002-2013, Transport und Verkehr						
	2000	2005	2010	2011	2012	2013
Schienenbahnen	1.221	949	1.260	1.318	1.351	1.343
Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen ¹	103	55	58	56	51	47
Seilbahnen	4	12	107	112	119	118
Spediteure	651	687	896	922	970	954
Beförderungsgewerbe mit Pkw	16	45	118	103	66	47
Güterbeförderungsgewerbe	172	154	166	169	161	162
Fahrschulen, allgemeiner Verkehr ¹	29	15	20	24	23	27
Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen	6	6	26	30	28	28

* Einfachlehren, ab 2009 inkl. Modulberufe
1 ab 2010 neue FOO. Zwecks Fortführung der Zeitreihe wurden die seit 2010 im Fachverband 5020 zusammengeführten Fachgruppen Schifffahrtsunternehmen, Autobusunternehmen und Luftfahrtunternehmen rückwirkend zusammengefasst. Unternehmen, die Fachgruppenmitgliedschaften in mehreren dieser Fachgruppen begründeten, werden daher in dieser Auswertung mehrfach gezählt. Es kann dadurch zu einer geringen Überhöhung der Zahlen vor 2010 kommen. Gleiches gilt für die Fachgruppe 5070, wo die Fahrschulen und der Allgemeine Verkehr zusammengefasst wurden.
Anmerkung: inklusive Jugendlicher, die einen Ausbildungsplatz in der integrativen Berufsausbildung haben
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Der häufigste Lehrberuf im Bereich Transport und Verkehr ist seit Jahren der des/der Speditionskaufmanns/frau. Im Jahr 2013 zählt man 795 Jugendliche, die sich für diesen Beruf entscheiden. Als zweitbeliebtester Lehrberuf in der Sparte Transport und Verkehr gilt der des Elektrotechnikers.



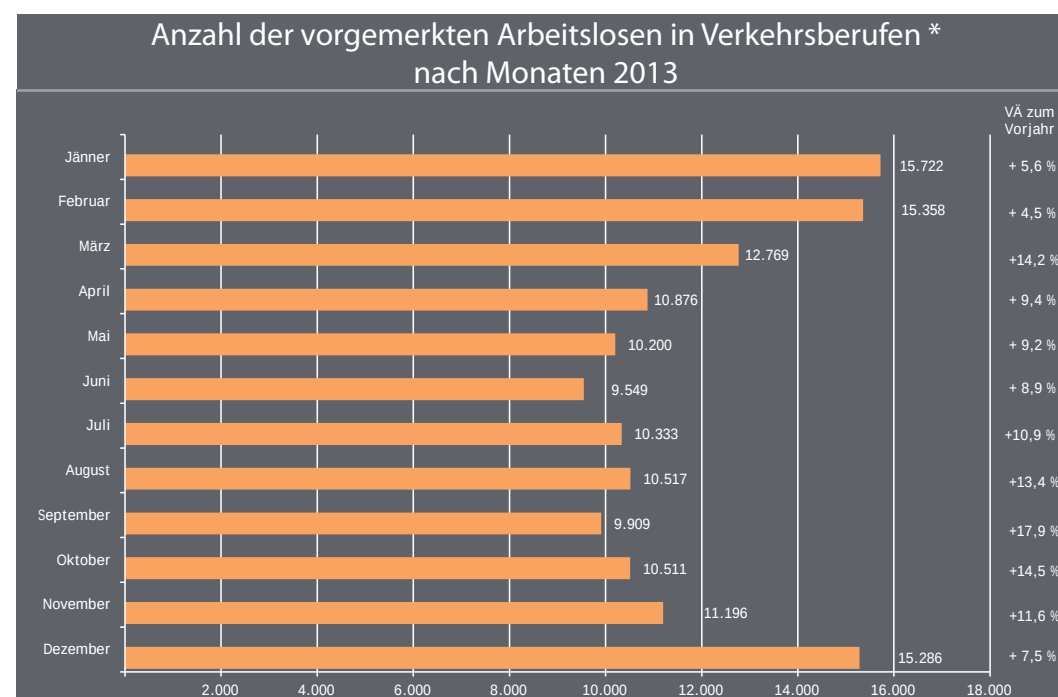
Quelle: Wirtschaftskammern Österreichs, Lehrlingsstatistik

Der ab dem Berichtsjahr 2010 neue Modulberuf Elektrotechnik umfasst im Jahr 2013 601 Lehrlinge und damit um 29,2 % mehr als im Jahr 2012. Neu ab dem Berichtsjahr 2012 ist der Lehrberuf des Gleisbautechnikers mit 192 Lehrlingen im Jahr 2013.



2.3. Anzahl der vorgemerkten Arbeitslosen

Im Jahresdurchschnitt 2013 sind 11.852 Personen in Verkehrsberufen als arbeitslos vermerkt, das sind 4,1 % aller Arbeitssuchenden und 10,0 % mehr Arbeitslose als im vergangenen Jahr 2012. Im Vergleich zu den Vorjahresmonaten kommt es in allen Monaten zu einer Zunahme der Arbeitslosenzahlen. Die größte Zunahme der Arbeitslosenquote findet im Monat September im Ausmaß von 17,9 % im Vergleich zum Vorjahresmonat statt. In den verbleibenden Monaten bewegt sich die Erhöhung zwischen + 4,5 % und 14,5 %, wobei im Februar die kleinste Steigerung mit + 4,5 % zu verzeichnen ist.



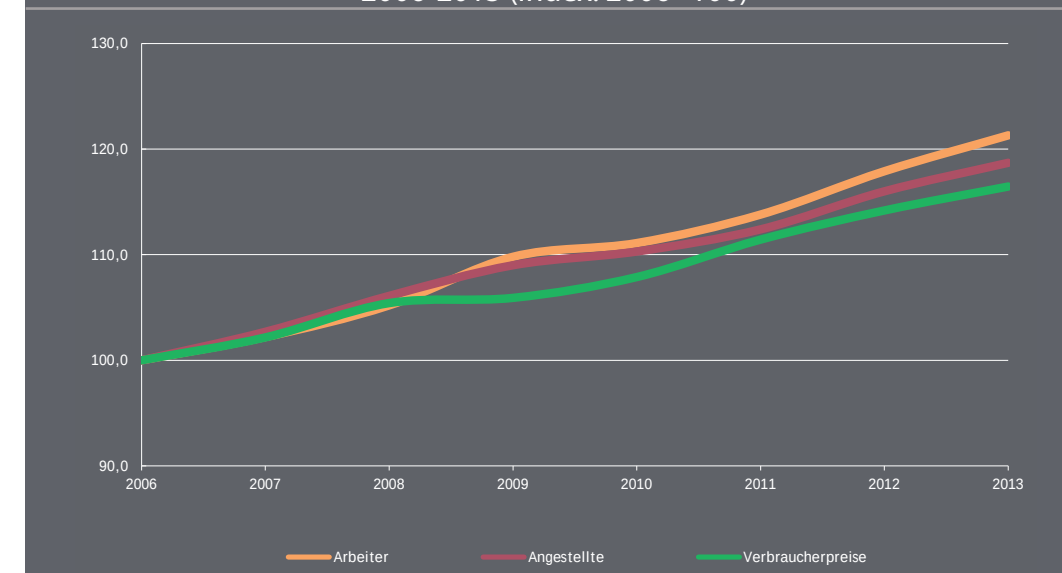
* Berufsgruppe 42-47= Landverkehrsberufe, Wasserverkehrsberufe, Luftverkehrsberufe, Speditionsfachleute, Transportarbeiter/innen.

Quelle: Arbeitsmarktservice Österreich

2.4. Tariflöhne

Die Mindestlöhne der Arbeiter und Angestellte der österreichischen Verkehrswirtschaft werden in den vergangenen 7 Jahren um 21,3 % bzw. 18,7 % angehoben. Im Vergleich dazu steigen die Verbraucherpreise um 16,5 %. Die Veränderung zwischen 2012 und 2013 führt bei den Arbeitern zu einer Erhöhung von 2,9 %, bei den Angestellten um 2,3 %.

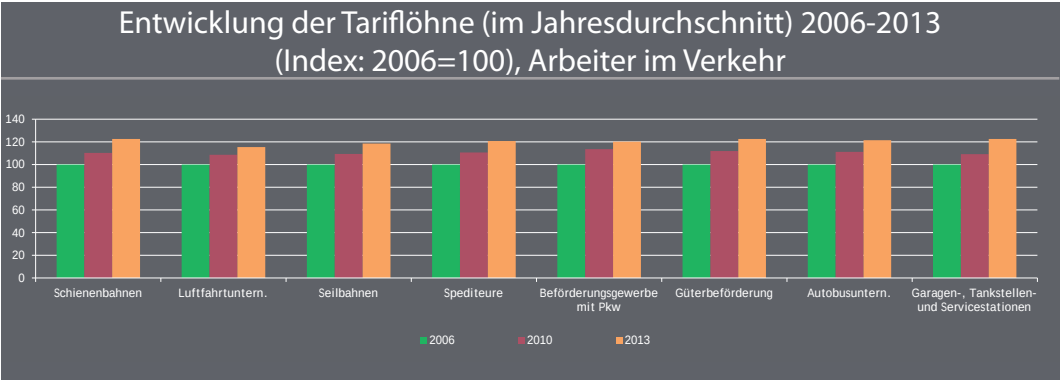
Entwicklung der Tariflöhne und der Verbraucherpreise (im Jahresdurchschnitt)
2006-2013 (Index: 2006=100)



Hinweis: ab 2008 neues Gewichtungsschema, verkettete Werte. Weggefallen sind Schifffahrtsunternehmen, Kraftfahrerschulen und Österreichischer Rundfunk GesmbH

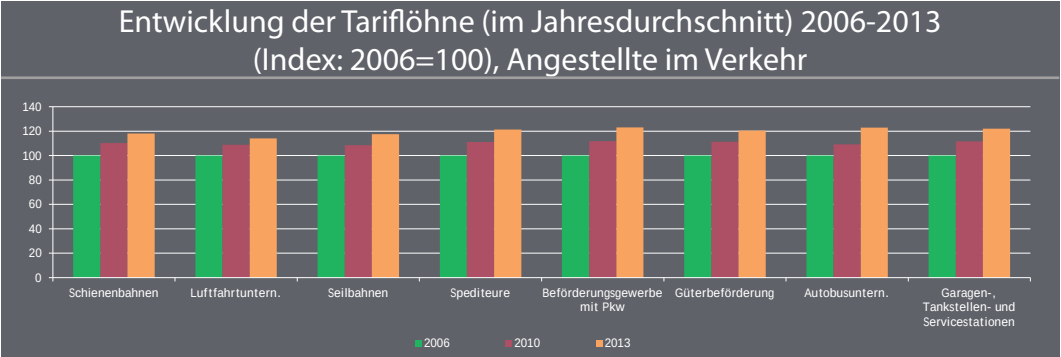
Quelle: Statistik Austria

Wie in der folgenden Grafik erkennbar kommt es bei den Arbeitern im Verkehrsbereich in der Zeit zwischen 2006 und 2013 zu einer kontinuierlichen Lohnsteigerung. Die stärksten Zuwächse verzeichnen die Arbeiter im Güterbeförderungsgewerbe und bei Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen.



Hinweis: ab 2008 neues Gewichtungsschema, verkettete Werte. Weggefallen sind Schifffahrtsunternehmen, Kraftfahrerschulen und Österreichischer Rundfunk GesmbH
Aufgrund aktualisierter Informationen über die Kollektivverträge der AUA wurden die betroffenen Zeitreihen revidiert.
Quelle: Statistik Austria

Bei den Angestellten fällt die Erhöhung der Gehälter im Zeitraum 2006 bis 2013 im Beförderungsgewerbe mit Pkw am höchsten aus, bei den Luftfahrtunternehmen am schwächsten.



Hinweis: ab 2008 neues Gewichtungsschema, verkettete Werte. Weggefallen sind Schifffahrtsunternehmen, Kraftfahrerschulen und Österreichischer Rundfunk GesmbH
Aufgrund aktualisierter Informationen über die Kollektivverträge der AUA wurden die betroffenen Zeitreihen revidiert.
Quelle: Statistik Austria





DER OUTPUT



3. DER OUTPUT

Die vorliegenden Daten sind Teil einer Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik in der Kammersystematik der Statistik Austria für das Berichtsjahr 2011. Das Erhebungskonzept basiert auf einer Konzentrationsstichprobenerhebung mit Schwerpunktzuordnung kombiniert mit der vermehrten Verwendung von Verwaltungsquellen, der Anwendung statistischer Modellberechnungen und der Nutzung von Synergien zwischen Erhebungen.

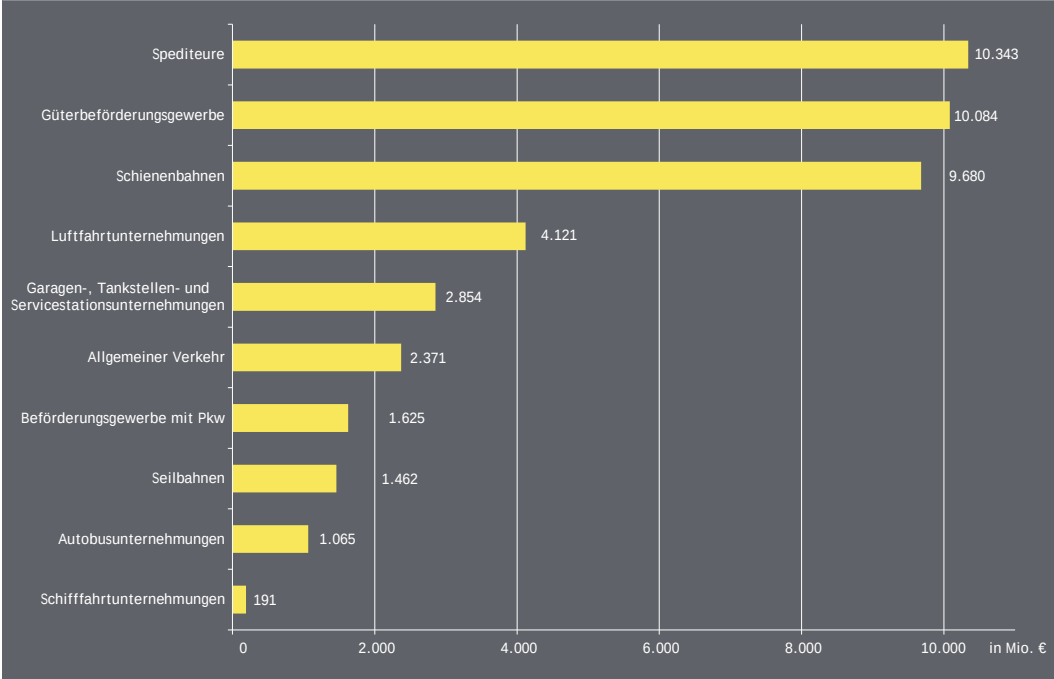
Mit der Erhebung sind mind. 75 % der Unternehmen und 85 % der unselbständig Beschäftigten abgedeckt (ausgenommen Schifffahrtsunternehmen: Deckung lt. Unternehmensregister von Statistik Austria 80 % der unselbständig Beschäftigten bzw. Unternehmen). Da ein Jahresvergleich mit wenigen Unternehmen problematisch erscheint, wird auf einen Mehrjahresvergleich auf Fachverbandsebene verzichtet. Bei den Fachverbänden mit einer geringen Unternehmensanzahl (Schienebahnen, Schifffahrt, Luftfahrt und Sonstiges) kommt es zu größeren Unregelmäßigkeiten als in vergleichbaren Branchen.

3.1. Umsatz

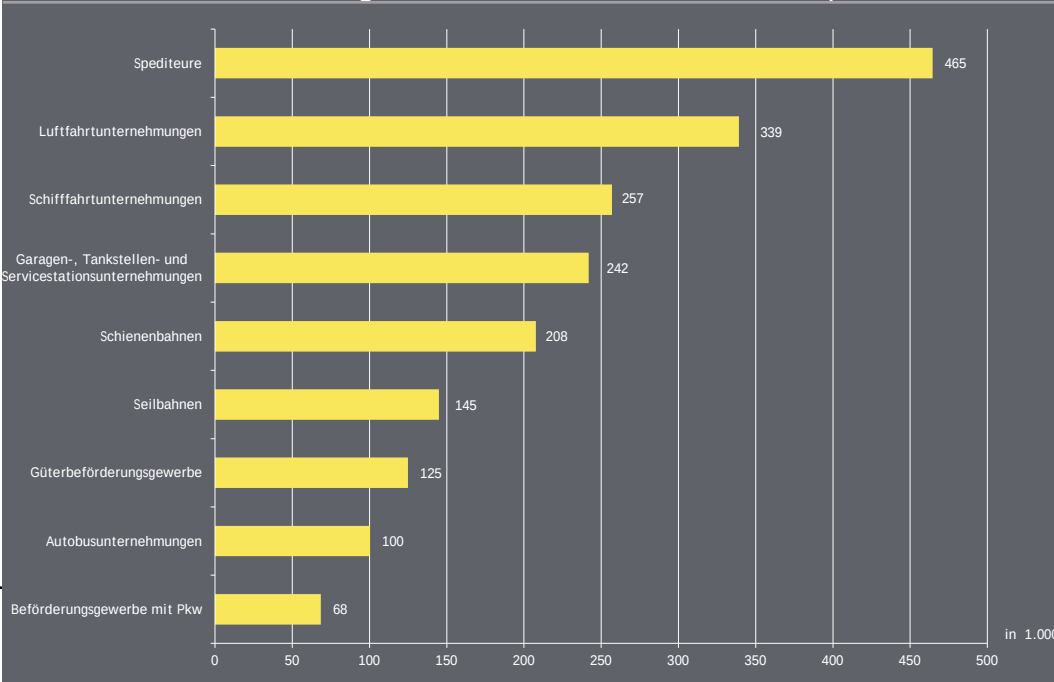
Die Unternehmen in der Sparte Transport und Verkehr (ohne Fahrschulen) erzielen 2011 Erlöse und Erträge im Wert von rund € 43,8 Mrd, das sind 7,9 % mehr als im vorhergehenden Jahr 2010. Die Spediteure erwirtschaften 2011 im Vergleich zu den anderen Branchen in der Sparte mit € 10,3 Mrd. die höchsten Erlöse und Erträge. Das Güterbeförderungsgewerbe erzielt € 10,1 Mrd. und die Schienebahnen € 9,7 Mrd. an Erlösen und Erträgen.

Setzt man die Erlöse und Erträge in Bezug zu der Anzahl der Beschäftigten, liegen die Spediteure mit € 465.000,- Erlöse und Erträge je Beschäftigten im Jahr 2011 an der Spitze des Branchenrankings, an zweiter Stelle die Luftfahrtunternehmen mit € 339.000,-, gefolgt von den Schifffahrtunternehmen (€ 257.000,-). Das Güterbeförderungsgewerbe weist € 125.000,- an Erlösen und Erträgen je Beschäftigten auf.

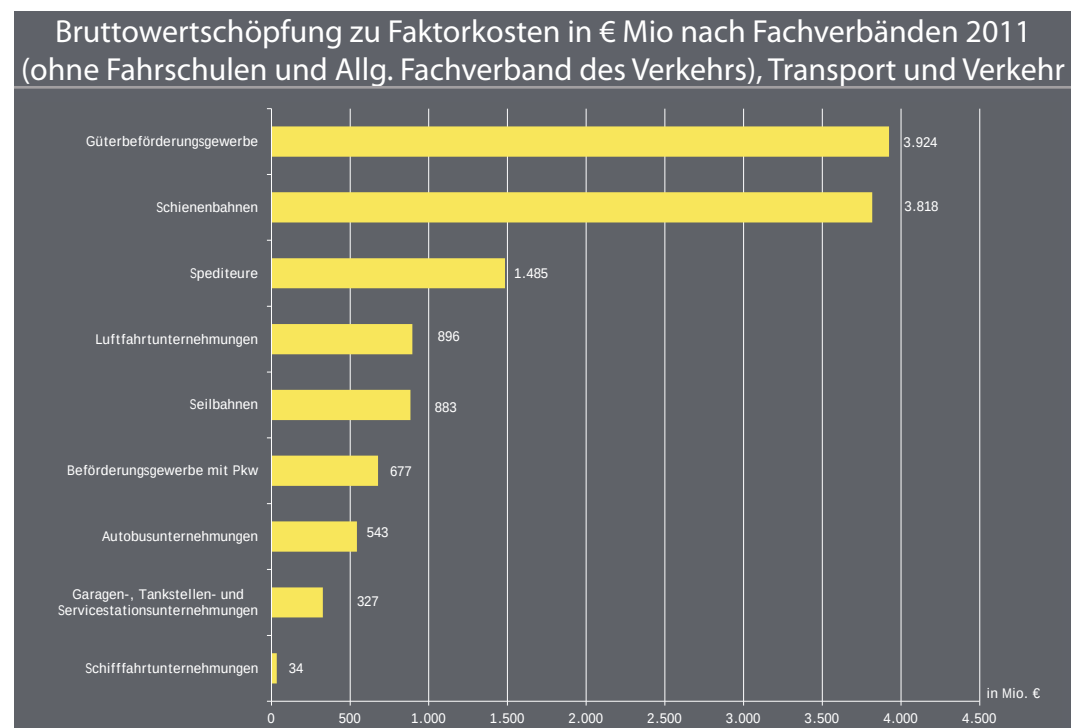
Erlöse und Erträge in € Mio nach Fachverbänden 2011 (ohne Fahrschulen),
Transport und Verkehr



Erlöse und Erträge je Beschäftigten in € 1.000 nach Fachverbänden 2011
(ohne Fahrschulen und Allg. Fachverband des Verkehrs), Transport und Verkehr



Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik



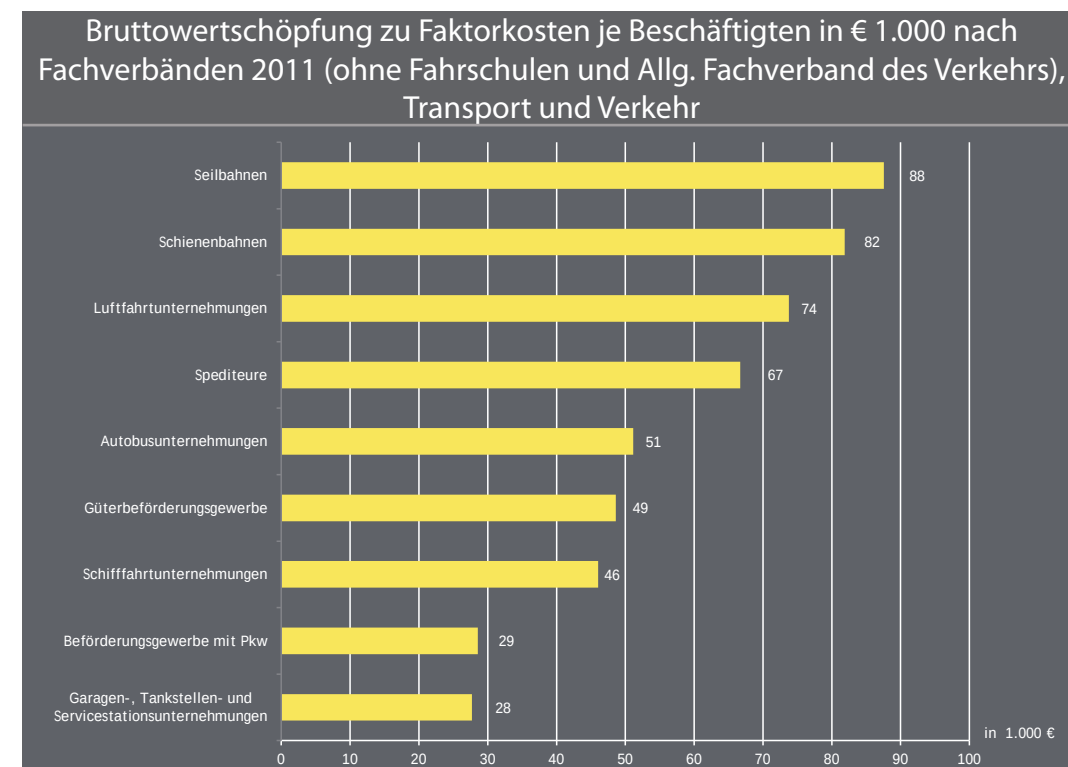
Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

3.2. Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten

Die Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten ist definiert als Umsatzerlöse minus den Vorleistungen und den Steuern und Abgaben zuzüglich der Subventionen. Die Sparte Transport und Verkehr erzielt 2011 eine Wertschöpfung von € 13,7 Mrd.

Für eine arbeitsteilige Wirtschaft ist die Verkehrswirtschaft von zentraler Bedeutung, damit verbunden sind eine Reihe von indirekten Wertschöpfungseffekten in den einzelnen österreichischen Verkehrsbranchen, die in dem oben angeführten Wert nicht berücksichtigt werden.

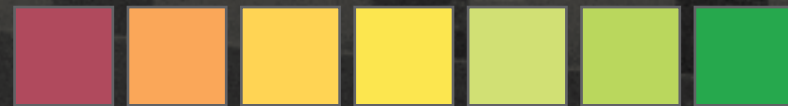
Das Güterbeförderungsgewerbe stellt gemessen an der Bruttowertschöpfung im Vergleich zu den abgebildeten Branchen die wichtigste in der Sparte Transport und Verkehr dar. 2011 entfallen fast 30 % der Bruttowertschöpfung der österreichischen Verkehrswirtschaft auf diese Branche. Die Wertschöpfung der Schienenbahnen fällt deutlich höher aus, als die der Spediteure, was aufgrund des höheren Anteils der Vorleistungen bei den Spediteuren erklärbar ist.



Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

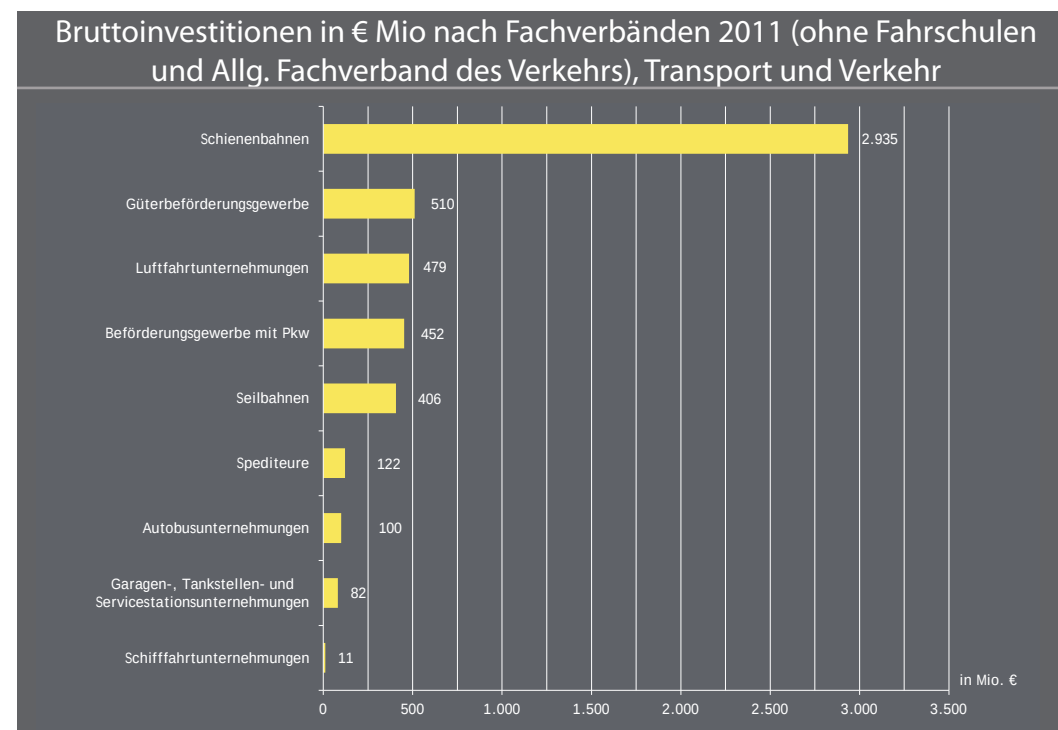
Bei dem Vergleich der Bruttowertschöpfung je Beschäftigten nach Branchen weisen die Seilbahnen und die Schienenbahnen die höchsten Werte im Jahr 2011 auf. Die Schlusslichter bilden die Garagen-, Tankstellen- und Serviceunternehmen und das Beförderungsgewerbe mit Pkw.





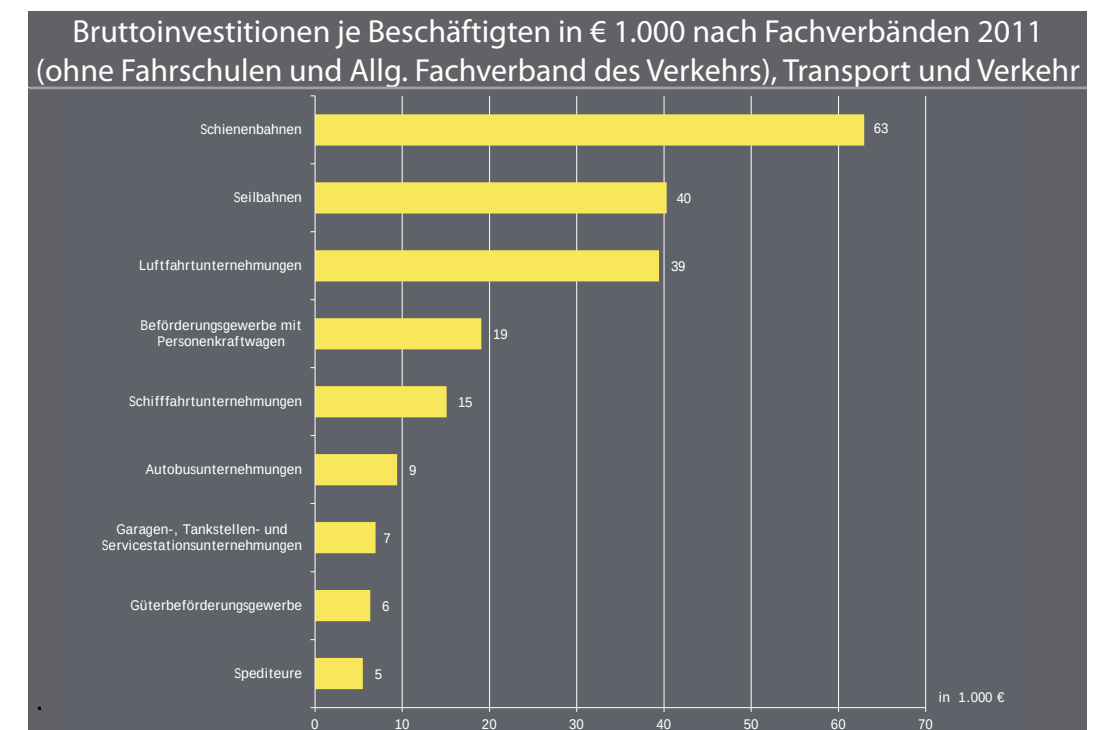
3.3. Investitionen

In Summe tätigen die Unternehmen der Sparte Transport und Verkehr im Jahr 2011 Bruttoinvestitionen in der Höhe von € 5,4 Mrd. Die höchsten Bruttoinvestitionen sind den Schienenbahnen mit € 2,9 Mrd. zuzuschreiben. Die Seilbahnen tätigen 2011 Bruttoinvestitionen im Ausmaß von € 406 Mio. und die Luftfahrtunternehmen € 479 Mio.



Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik

Die höchsten Bruttoinvestitionen je Beschäftigten tätigen 2011 die Schienenbahnen mit € 63.000,- und die Seilbahnen mit ca. € 40.000,-.



Quelle: Statistik Austria, Sonderauswertung der Leistungs- und Strukturstatistik



Die Österreichische Verkehrswirtschaft
Daten und Fakten - Ausgabe 2014

VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

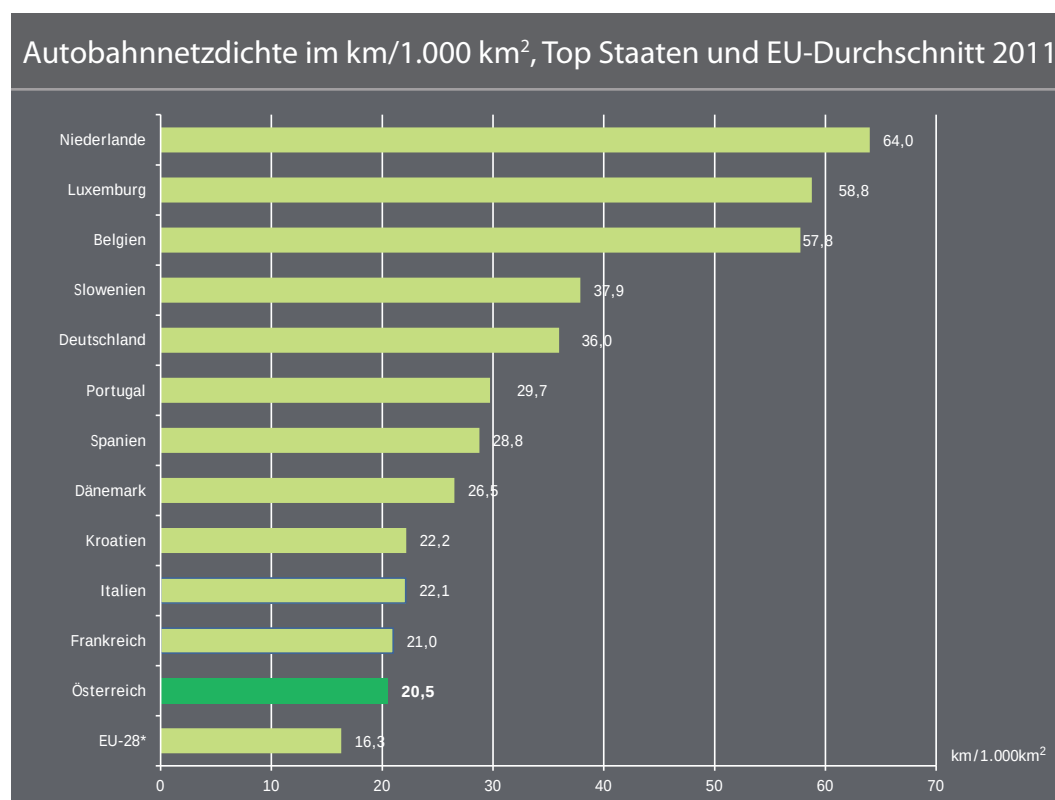




4. VERKEHRSSPEZIFISCHE DATEN

4.1. Verkehrswege

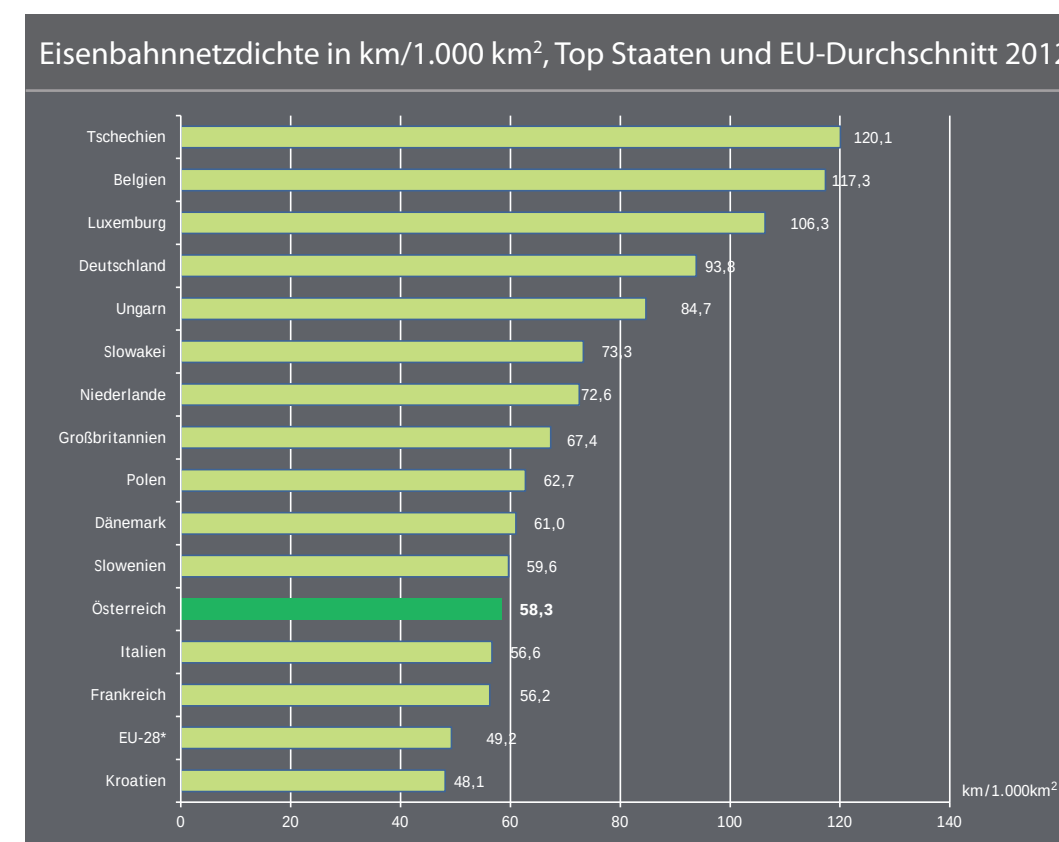
Die Autobahnnetzdicke ist im Jahr 2011 innerhalb der EU-28 in den Niederlanden (64,0 km pro 1000 km²) am höchsten. In Luxemburg und in Belgien beträgt die Dichte 58,8 km pro 1.000 km² bzw. 57,8 km pro 1.000 km². Österreich verfügt über eine Autobahnnetzdicke von 20,5 km pro 1.000 km² und liegt damit über dem EU-Durchschnitt von 16,3 km pro 1.000 km². Die Gesamtlänge der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich beträgt im Jahr 2014 2.187 km.



* EU-27 ohne Lettland, Malta, Zypern
Berechnungen: WKO

Quelle: EUROSTAT, EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

Die höchste Eisenbahndichte 2012 findet sich innerhalb der EU in Tschechien (120,1 km pro 1.000 km²) und Belgien (117,3 km pro 1.000 km²). Der EU Durchschnitt liegt bei 58,3 km pro 1.000 km². Österreich weist eine Eisenbahndichte von 58,3 km pro 1.000 km² auf und liegt damit im europäischen Mittelfeld. Die Gesamtlänge der Eisenbahnwege in Österreich beträgt 5.651 km im Jahr 2013. (Quelle: Schienen Control, Jahresbericht 2013)



* EU-27 ohne Lettland, Malta, Zypern

Berechnungen: WKO

Quelle: EUROSTAT, EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

4.2. Kraftfahrzeugbestand

Mit 31. Dezember 2013 sind rund 6,4 Mio. Kraftfahrzeuge sowie 710.563 Anhänger angemeldet. Auf Lkw über 3,5 Tonnen entfallen 0,8 % der Kfz bzw. 53.346, auf Sattelzugfahrzeuge 0,3 % bzw. 16.192 Fahrzeuge. Bei 0,2 % bzw. bei 9.579 handelt es sich um Omnibusse. Der Anteil der Pkw liegt bei 72,7 % und jener der einspurigen Kraftfahrzeuge bei 12,2 % oder 776.337 Fahrzeugen.

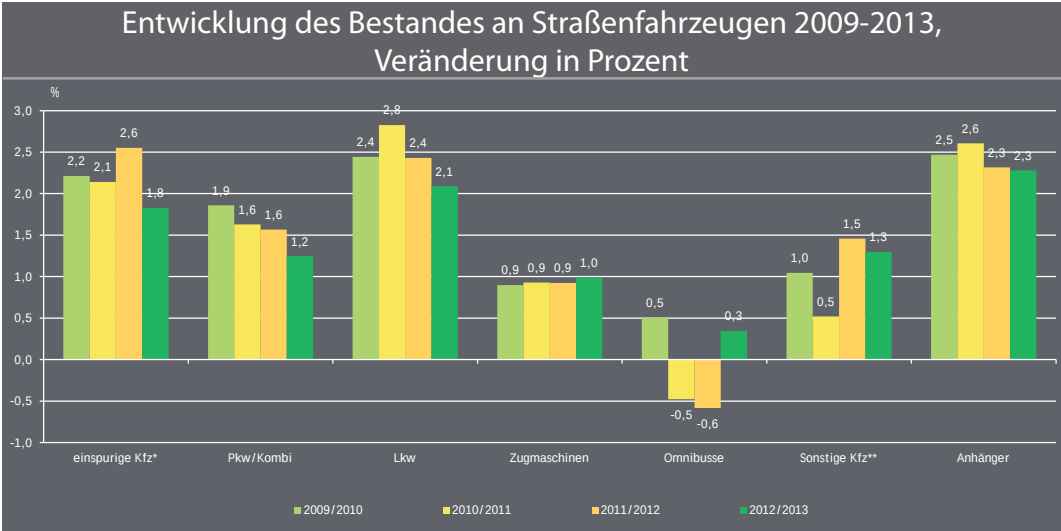


Bestand an Kraftfahrzeugen 2013		
	2013	Anteil in %
Einspurige Kfz*	776.337	12,2
Pkw/Kombi	4.641.308	72,7
Lkw	408.560	6,4
davon: leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	355.214	5,6
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	53.346	0,8
Zugmaschinen	473.968	7,4
davon: Sattelzugfahrzeuge	16.192	0,3
Omnibusse	9.579	0,2
Sonstige Kfz**	75.039	1,2
Kraftfahrzeuge	6.384.791	100,0
Anhänger	710.563	

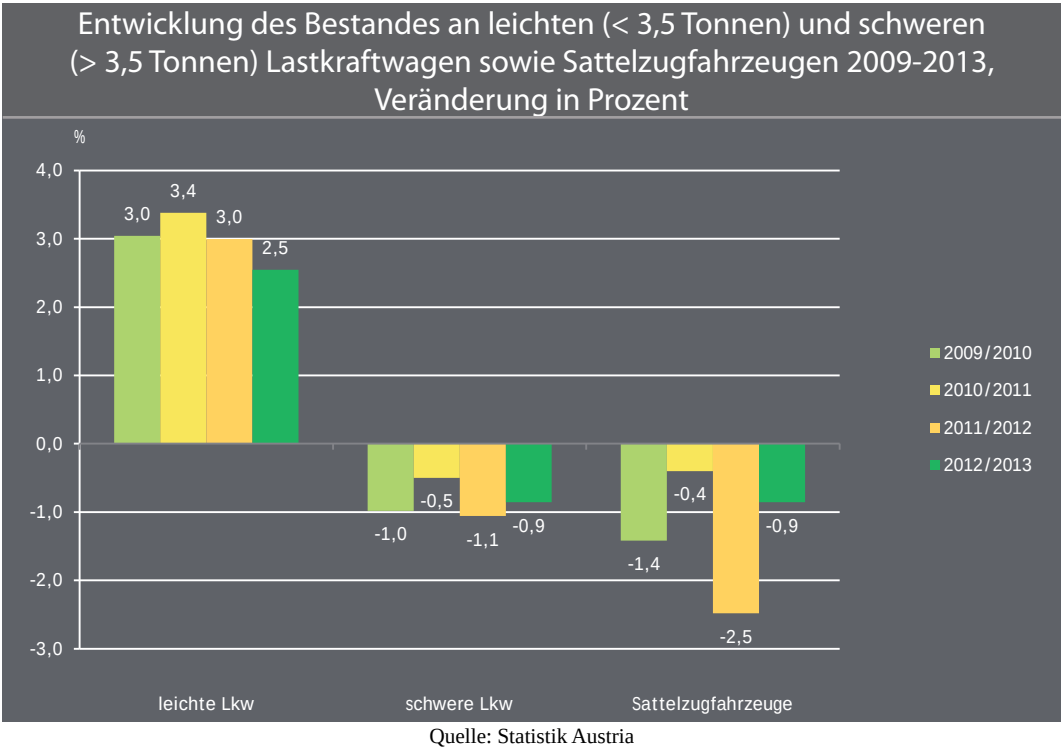
* Motor- und Motorfahräder
** selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Erntemaschinen, Wohnmobile und sonstige Kfz
Quelle: Statistik Austria

Die Anzahl der Straßenfahrzeuge ist im Zeitraum 2009 bis 2013 durch eine dynamische Entwicklung geprägt. Die Anzahl der Pkw steigt in den letzten Jahren jährlich um mindestens 1,2 % an. Die Anzahl der leichten Lkw hat sich um ca. 2,5 % gegenüber dem jeweiligen Vorjahr erhöht, der Bestand der schweren Lkw nahm zum Vorjahr um 0,9 % ab.

Die Sattelzugfahrzeuge verzeichnen seit 2009 einen jährlichen Rückgang zwischen 0,4 % bis 2,5 %. Die Anzahl der Omnibusse ist zwischen 2012 und 2013 um 0,3 % leicht gestiegen. Die Anzahl der Anhänger ist seit 2009/10 jährlich um mehr als 2 % gestiegen.



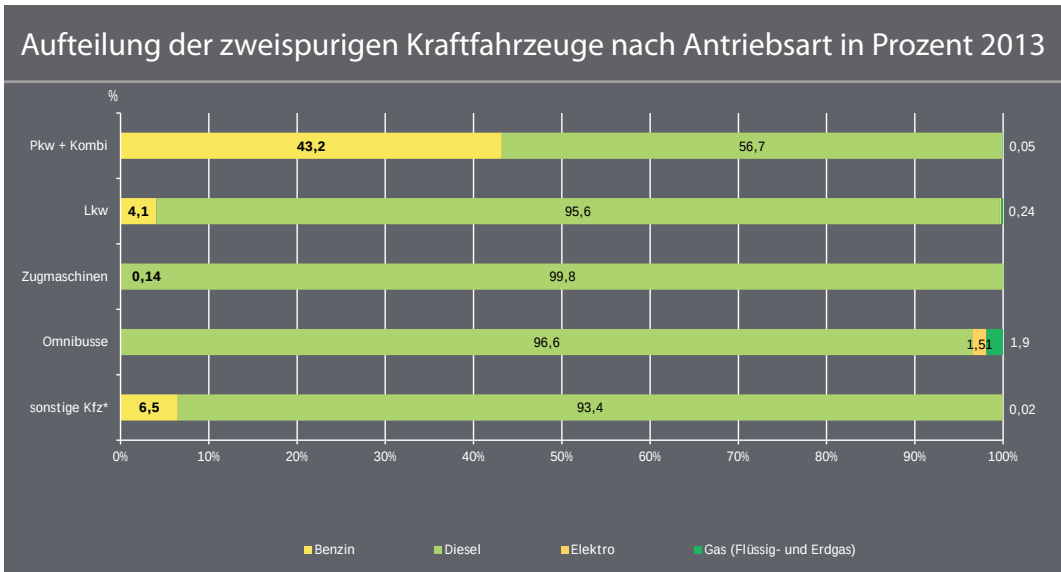
* Motor- und Motorfahräder
** selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Erntemaschinen, Wohnmobile und sonstige Kfz
Quelle: Statistik Austria



Quelle: Statistik Austria



95,6 % der mit Ende 2013 zum Verkehr zugelassenen Lkw haben Dieselantrieb. Bei den Zugmaschinen handelt es sich fast ausschließlich um Dieselfahrzeuge. Der Anteil der Dieselfahrzeuge ist 2013 bei den Pkws wieder leicht gestiegen. Bei den Omnibussen handelt es sich bei 96,6 % um Dieselfahrzeuge, 1,5 % sind Elektrofahrzeuge und 1,9 % werden mit Gas betrieben.



* selbstfahrende Arbeitsmaschinen

Quelle: Statistik Austria

4.2.1. Lkw und Sattelfahrzeuge

Im Jahr 2013 werden im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr insgesamt 214.835 Zugmaschinen (Lkw und Sattelfahrzeuge) eingesetzt, das ist um 0,5 % mehr als im vergangenen Jahr. 20,3 % davon werden im Fuhrgewerbe eingesetzt. Im Werkverkehr sind mit einem Anteil von 97,6 % größtenteils Lkw in Verwendung, verglichen mit dem Fuhrgewerbe mit einem Anteil an Lkws von rund 72,2 %. Im Fuhrgewerbe und im Werkverkehr kommt es bei den leichten Lkw zu einer Bestandszunahme. Bei den Sattelfahrzeugen im Werkverkehr erhöht sich der Bestand um 1,6 % und im Fuhrgewerbe kommt es zu einem Rückgang von 1,7 %.

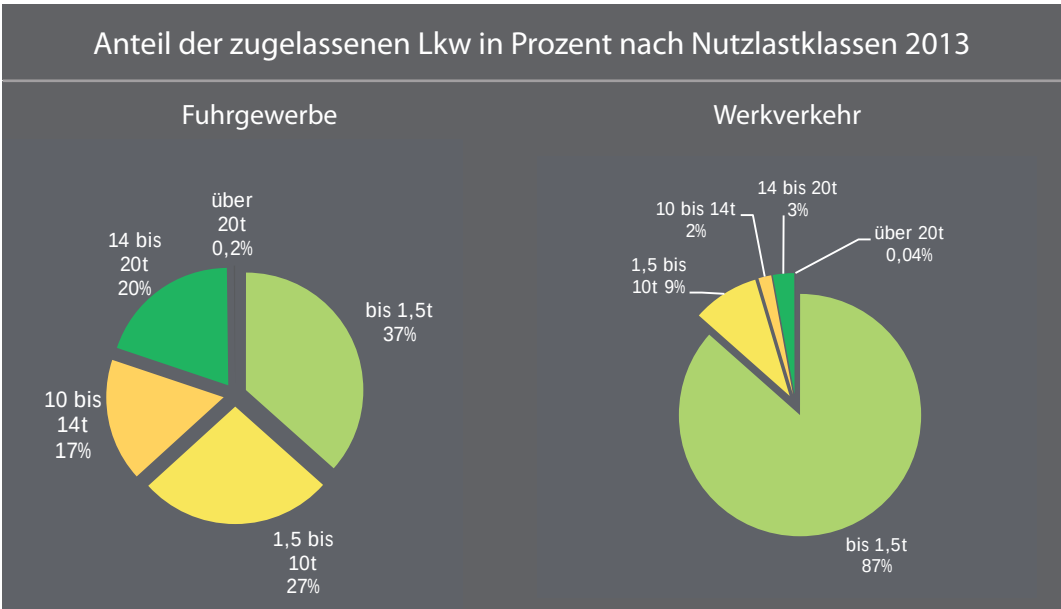
Anzahl der gewerblich genutzten Zugmaschinen nach Verwendungszweck 2013

	Fuhrgewerbe		Werkverkehr		Gesamt		
	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	absolut	VÄ in % zum Vorjahr	
Lastkraftwagen	31.424	1,0	167.219	0,5	198.643	0,6	
davon leichte Lkw(< 3,5 Tonnen)	11.622	2,5	147.050	0,8	158.672	1,0	
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	19.802	0,1	20.169	- 2,1	39.971	- 1,0	
Sattelfahrzeug	12.076	- 1,7	4.116	1,6	16.192	- 0,9	
Gesamt	43.500	0,2	171.335	0,5	214.835	0,5	

VÄ = Veränderung
leichte Lkw = unter 3,5 Tonnen
schwere Lkw = über 3,5 Tonnen

Quelle: Statistik Austria

Der Lkw-Bestand beläuft sich 2013 auf insgesamt 408.560 Fahrzeuge, von denen 198.643 gewerblich genutzt werden⁵. Davon entfallen auf Industrie und Gewerbe 41 %, auf den Handel 43 % und auf das Fuhrgewerbe 16 %. Es werden demnach mehr Lkws im Werkverkehr als im Fuhrgewerbe eingesetzt. Betrachtet man die Anzahl der Lkw nach Nutzlastklassen, sind die eingesetzten Lkw-Nutzlastklassen im Werkverkehr wesentlich kleiner. Während 87 % aller Lkw im Werkverkehr eine Nutzlast von weniger als 1,5 Tonnen haben, trifft dies im Fuhrgewerbe auf 37 % zu.

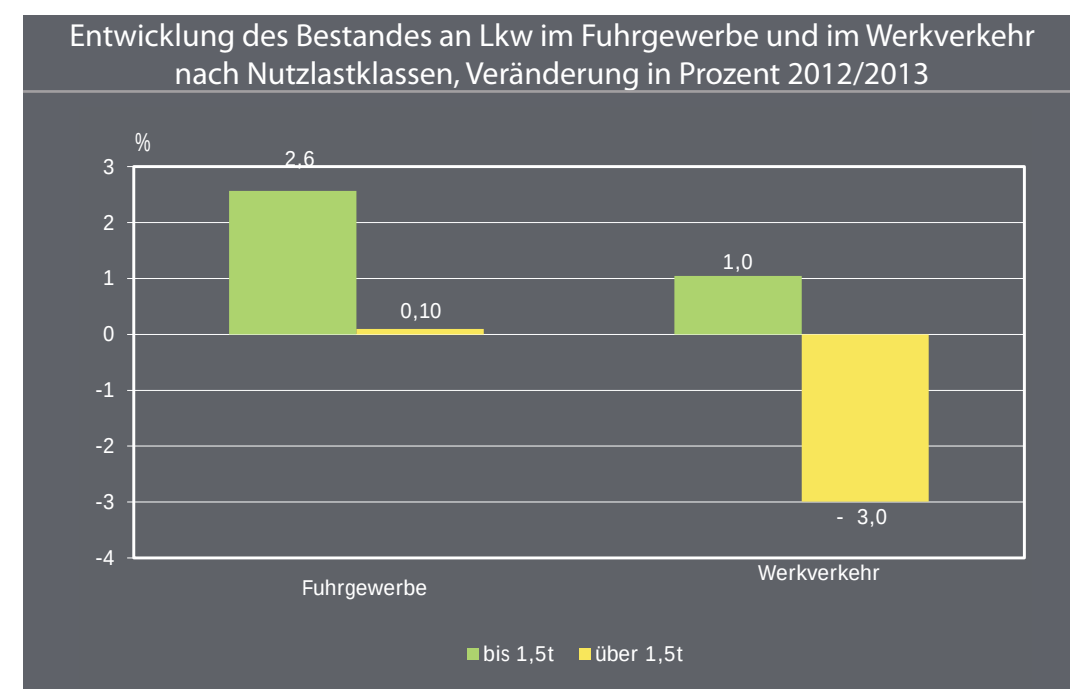


Quelle: Statistik Austria

⁵ Die verbleibenden Lkw entfallen auf Behörden, Bahn, Post, Land- und Forstwirtschaft, Hotel- und Gastgewerbe, Verbände, Private etc.



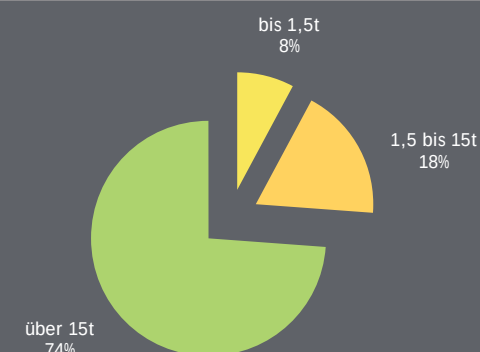
Zwischen 2012 und 2013 ist die Anzahl der „kleinen“ Lkw (bis 1,5 Tonnen Nutzlast) im Fuhr-
gewerbe und im Werkverkehr gestiegen. Jene mit einer Nutzlast von mehr als 1,5 Tonnen sind
im Fuhrgewerbe ebenfalls gestiegen, aber im Werkverkehr zurückgegangen.



4.2.2. Anhänger

Im Jahr 2013 werden 35.132 Anhänger im Fuhrgewerbe genutzt, d.s. 5,4 % aller gemeldeten
Anhänger. Den größten Anteil haben die „schweren“ Anhänger mit mehr als 15 Tonnen Nutz-
last (Anteil: 73,8 %). Verglichen mit dem Vorjahr ist insgesamt eine leichte Zunahme zu ver-
zeichnen (0,2 %). Der Bestand der Anhänger zwischen 1,5 bis 15 Tonnen steigt um 1,8 % und
der der schweren um 1,4 % . In der Klasse der „kleinen“ Anhänger (bis 1,5t) kommt es zu einem
Rückgang von 0,7 %.

Anteil der im Fuhrgewerbe zugelassenen Anhänger in Prozent
nach Nutzlastklassen 2013



4.3. Neuzulassungen

Im Jahr 2013 werden 415.313 Kraftfahrzeuge (davon: 34.171 Lkw, 12.285 Zugmaschinen und
713 Omnibusse) und 27.953 Anhänger neu zugelassen, d.s. 4,7 % weniger an Kfz bzw. um
0,5 % weniger Anhänger als im Jahr 2012.

Anzahl der Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen 2012 und 2013

	2012	2013
einspurige Kfz*	49.620	46.085
PKW / Kombi	336.010	319.035
Lkw	34.813	34.171
davon: leichte Lkw (< 3,5 Tonnen)	31.508	30.701
schwere Lkw (> 3,5 Tonnen)	3.305	3.470
Zugmaschinen	11.793	12.285
davon: Sattelzugfahrzeuge	3.284	3.973
Omnibusse	722	713
sonstige Kfz**	2.971	3.024
Gesamt	435.929	415.313
Anhänger	28.094	27.953

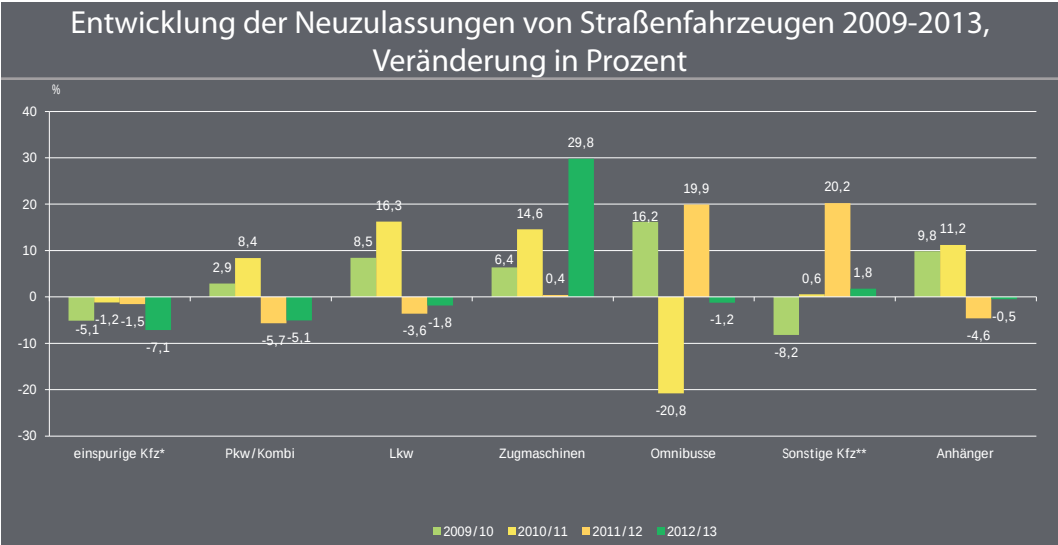
* inklusive Motor- und Motorfahrräder

** selbstfahrende Arbeitsmaschinen (inkl. Erntemaschinen und sonstige Kraftfahrzeuge)

Quelle: Statistik Austria



Bei den Neuzulassungen kommt es in dem Zeitraum 2012/2013 bei den Zugmaschinen und sonstigen Kfz zu einer Zunahme, bei den verbleibenden Straßenfahrzeugen ist ein Rückgang zu verzeichnen. Die größte Zunahme findet bei den Zugmaschinen mit 29,8 % statt. Die Neuzulassungen bei den Sonstigen Kfz (selbstfahrende Arbeitsmaschinen) steigen um 1,8 %. Der größte Rückgang im Vergleich zum Vorjahr findet bei den einspurigen Kfz (inklusive Motor- und Motorfahrräder) mit -7,1 % statt. Bei den Omnibussen ist ebenfalls ein Rückgang bei den Neuzulassungen zu beobachten. Die Gruppe unterliegt jedoch im Zeitverlauf immer wieder großen Schwankungen, die sich im zweistelligen Bereich bewegen können.

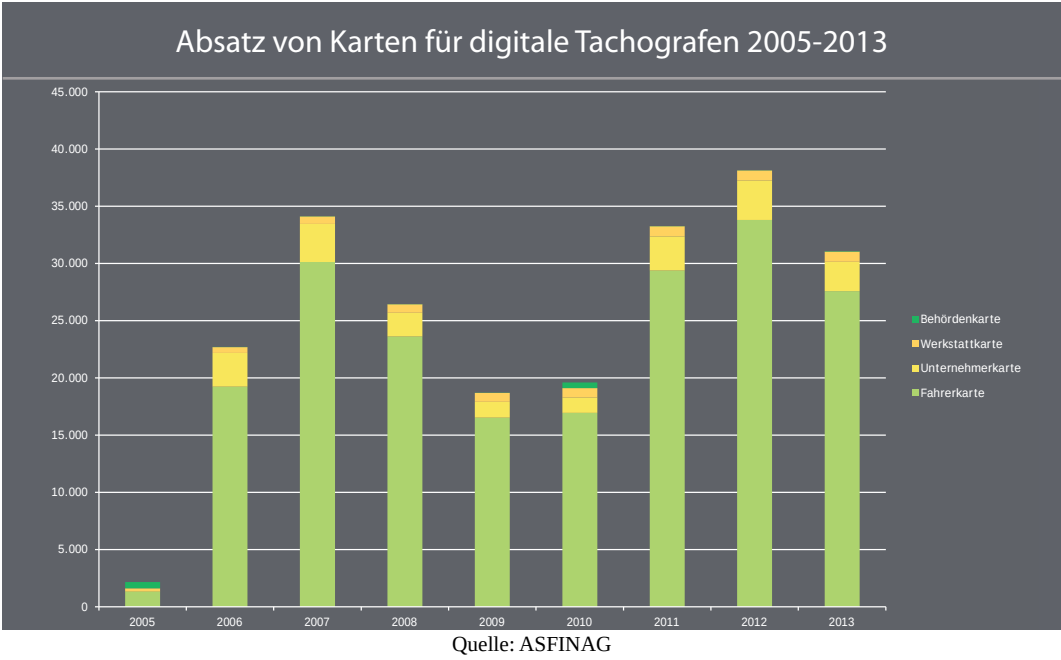


* inklusive Motor- und Motorfahrräder
** selbstfahrende Arbeitsmaschinen (inkl. Erntemaschinen und sonstige Kraftfahrzeuge)
Quelle: Statistik Austria

4.4. Karten für digitale Tachografen

Seit dem 1. Mai 2006 müssen alle neu zugelassenen Fahrzeuge ab einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 3,5t und Busse mit mehr als neun Sitzplätzen mit einem digitalen Tachographen ausgerüstet sein. Um diese Fahrzeuge ordnungsgemäß in Betrieb nehmen zu dürfen, sind Fahrerkarten notwendig, welche 5 Jahre lang gültig sind. Zusätzlich werden Unternehmerkarten, Werkstattkarten und Behördenkarten für spezielle Zwecke ausgestellt.

Im Jahr 2013 wurden 18,5 % weniger Karten abgesetzt als im Vorjahr. Durch die beschränkte Gültigkeit der Karten auf 5 Jahre ist die Anzahl an Ersatzkarten Schwankungen unterworfen.



4.5. Verkehrsunfallbilanz

In diesem Kapitel wird der Betrachtungsfokus auf die beteiligten Fahrzeuge bei Unfällen gelegt. Die Beteiligung an einem Unfall lässt keinerlei Rückschlüsse auf die Verschuldner der Unfälle zu.

Mit 1. Jänner 2012 kommt es im Bereich der Statistik der „Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden“ zu einer Änderung der Erhebungsmethode. Die Datenerhebung und –übermittlung erfolgt nunmehr nicht mehr mit Unfallzählblättern, sondern via „Unfalldatenmanagement“ (UDM) elektronisch. Aufgrund des geänderten Erhebungssystems und eines neuen, erweiterten und geänderten Merkmalskatalogs ab dem Berichtsjahr 2012 ist ein direkter Vergleich der Ergebnisse vor 2012 mit jenen ab 2012 nicht zulässig.

4.5.1. Straßenverkehrsunfälle

Im Jahr 2013 sind 43.733 Pkw und Kombi an Straßenverkehrsunfällen beteiligt, wobei 26.433 Personen verunglücken. 193 davon sterben bei dem Unfall. Bei Lkw, Sattelzugfahrzeugen und Tankwagen sind 3.751 Fahrzeuge in Unfälle verwickelt, es gibt dabei 1.051 Verunglückte, darunter 21 Tote.

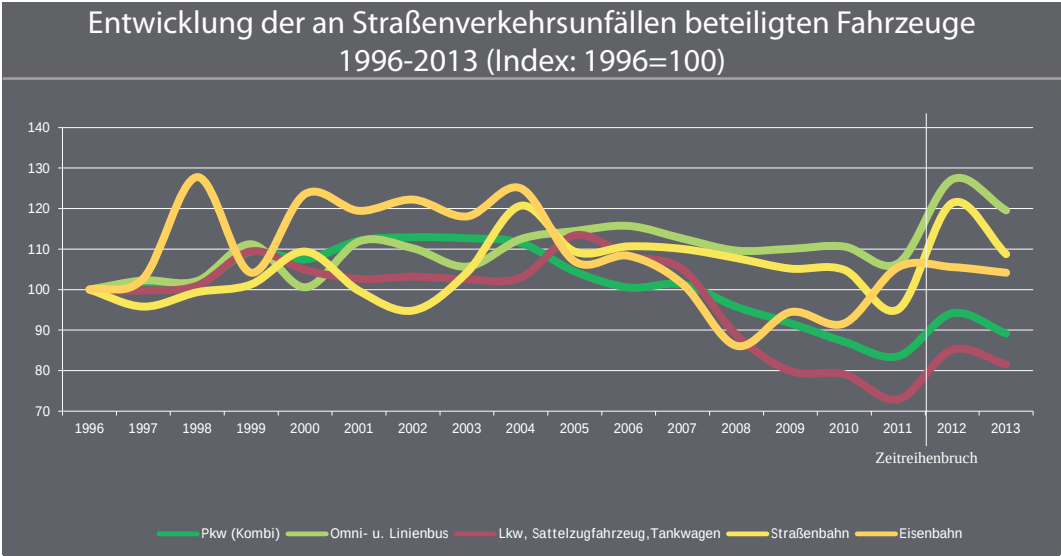


Straßenverkehrsunfälle nach Beteiligungsart 2013			
	an Unfällen beteiligte Fahrzeuge	Verunglückte*	
		Verletzte und Tote**	darunter Tote**
Pkw/Kombi	43.733	26.433	193
Omni- u. Linienbus	844	737	0
Lkw, Sattelzugfahrzeug, Tankwagen	3.751	1.051	21
Straßenbahn	336	193	0
Eisenbahn	75	5	0

* Lenker/innen und Mitfahrer/innen der jeweiligen Beteiligungsart
** 30 Tage-Fristabgrenzung für Verkehrstote (=wenn man bis zu 30 Tage nach dem Unfall an den Folgen dieser Verletzungen stirbt, gilt dieser als Ursache)

Quelle: Statistik Austria

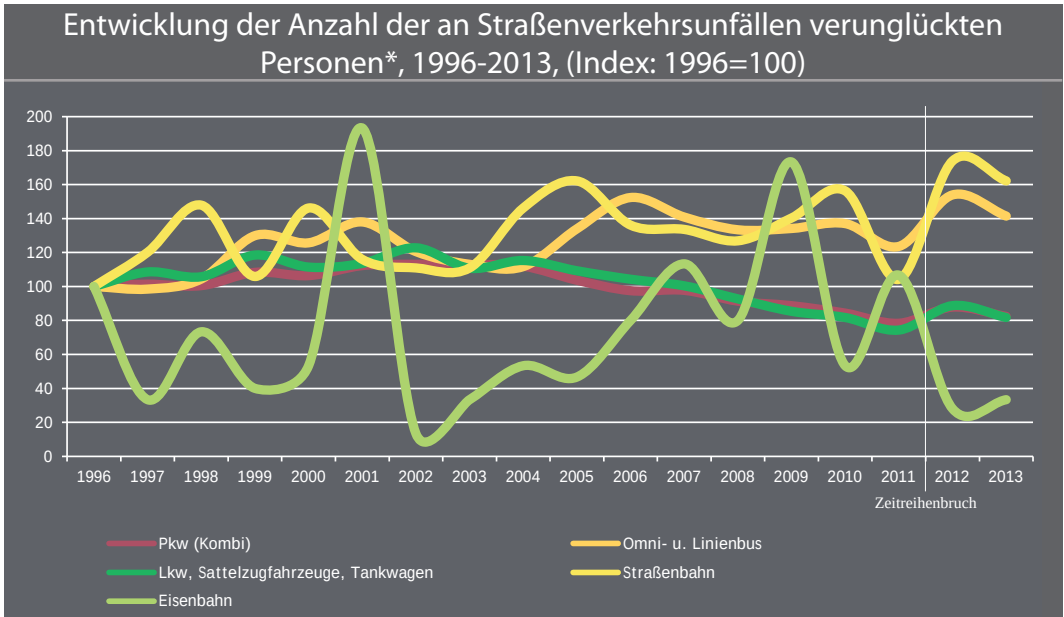
Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der an den Straßenverkehrsunfällen beteiligten Fahrzeuge. Wie in der Zeitreihe erkennbar, bewegen sich fast alle an Unfällen beteiligten Fahrzeuge bis 2004 oberhalb des Niveaus von 1996. Die Anzahl der Lkw-Unfälle liegt seit 2008 unter dem Ausgangsniveau 1996, genauso wie die der Pkw (Kombi). Die verbleibenden Beteiligungskategorien liegen hingegen oberhalb des Niveaus von 1996.



Zeitreihenbruch 2012

Quelle: Statistik Austria

Die Anzahl der verunglückten Personen unterliegt bei allen Fahrzeugarten sehr starken Schwankungen. Die Verunglückten bei Pkw/Kombi, Lkw, Sattelzugfahrzeugen und Tankwagen sowie Eisenbahn liegen 2013 unter den Ausgangswerten im Jahr 1996. Die verunglückten Personen bei Unfällen mit Omni- und Linienbus und der Straßenbahn bewegen sich hingegen oberhalb des Ausgangsniveaus 1996.



* verletzte und tote Lenker/innen und Mitfahrer/innen der jeweiligen Beteiligungsart (30-Tage-Fristregelung für Verkehrstote; Zeitreihenbruch 2012)

Quelle: Statistik Austria

4.5.2. Unfälle mit schweren Lkw

Im Jahr 2013 kommt es insgesamt zu 1.197 Unfällen mit Personenschaden, an denen schwere Lkw (Lkw über 3,5 Tonnen) beteiligt sind. Es verunglücken 1.635 Personen, 50 werden getötet. Auf den Autobahnen kommt es zu 322 Unfällen mit 516 Verunglückten und 10 Toten. Der Anteil der Unfälle mit schweren Lkws auf Autobahnen liegt bei 27 %. Der Anteil der damit Verunglückten (Verletzte und Tote) bei 32 %.



Anzahl der Unfälle mit Personenschaden mit Lkw über 3,5t* und der dabei Verunglückten und Toten** 2013

	insgesamt	davon auf Autobahn	Anteil in %
Unfälle	1.197	322	27
Verunglückte	1.635	516	32
davon Tote	50	10	20

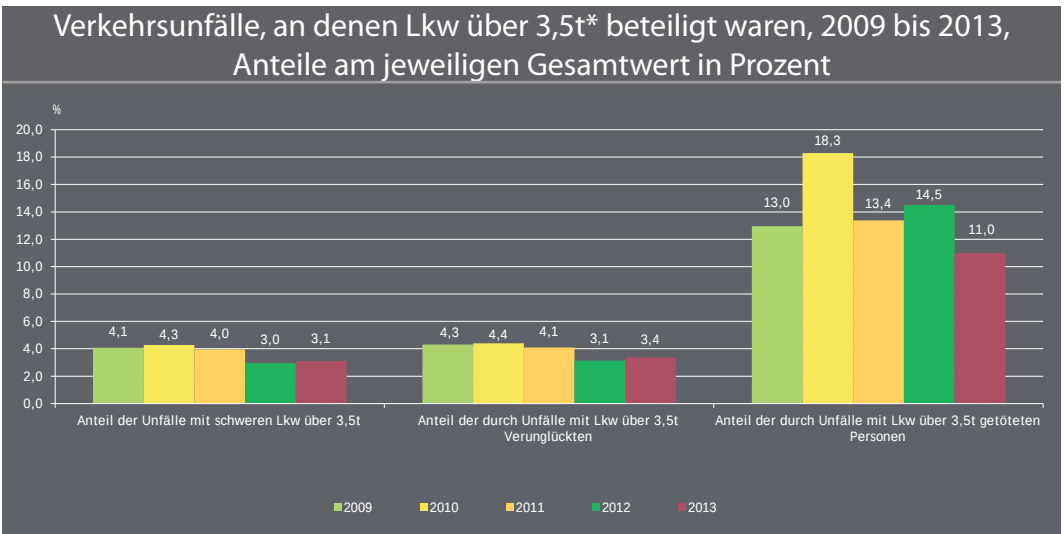
VÄ = Veränderung

* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen

** Lenker/innen und Mitfahrer/innen aller am Unfall beteiligten Fahrzeugarten sowie etwaige Fußgänger/innen

Quelle: Statistik Austria

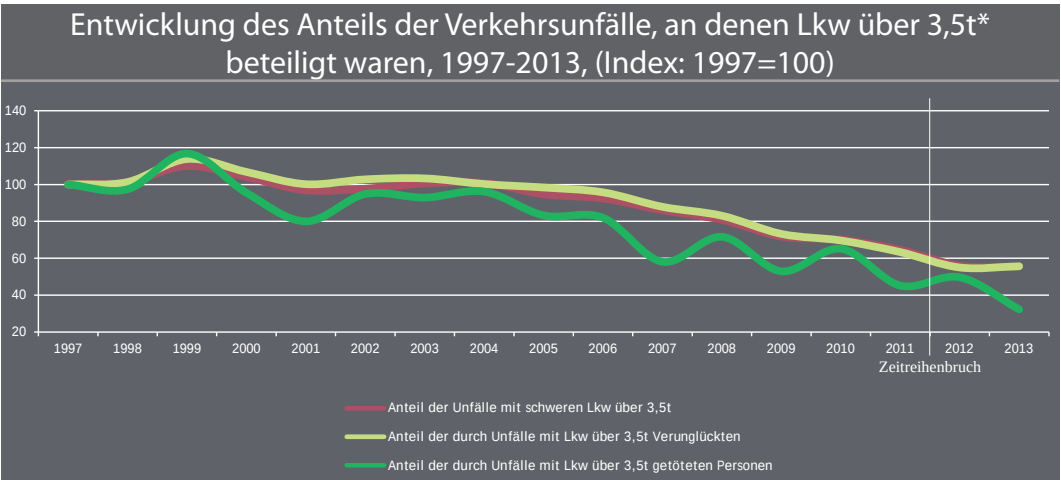
Der Anteil der Unfälle mit schweren Lkw liegt 2013 bei 3,1 % und der Anteil der durch Unfälle mit schweren Lkw Verunglückten bei 3,4 %. Der Anteil der durch Unfälle mit Lkw über 3,5 t getöteten Personen erreicht ein Niveau von 11,0 %.



*inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen

Quelle: Statistik Austria

Der Anteil der Unfälle, an denen Lkw über 3,5 Tonnen beteiligt sind, sowie der Anteil, der dadurch Verunglückten, steigt zwischen 1997 und 1999. Nach der rückläufigen Entwicklung bis 2001 kommt es bis 2004 zu einem Wiederanstieg. In den letzten Jahren ist ein kontinuierlicher Rückgang bei den Unfällen mit schweren Lkw und den Verunglückten sowie Getöteten zu erkennen.



*inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen

Quelle: Statistik Austria

Auf Bundesländerebene ist 2013 der Anteil der schweren Lkw an Verkehrsunfällen in den Bundesländern Oberösterreich und Burgenland am höchsten und in Wien am geringsten. Der Anteil der getöteten Personen durch Unfälle mit schweren Lkw liegt im Burgenland auf dem Wert von 23,5 % und 17,4 % in Tirol. In Salzburg fällt der Anteil der Todesopfer mit 5,6 % am geringsten aus.



Verkehrsunfälle mit Beteiligung von schweren Lkw (über 3,5t*)
nach Bundesländern 2013, Anteile in Prozent

	Anteil an allen Unfällen	VÄ zum VJ in %- Punkten	Anteil an allen Toten	VÄ zum VJ in %- Punkten
Burgenland	4,1	2,4	23,5	16,9
Kärnten	2,8	0,7	12,2	- 3,0
Niederösterreich	3,7	0,3	9,8	0,2
Oberösterreich	4,0	0,6	11,1	- 7,2
Salzburg	2,6	- 0,6	5,6	-11,8
Steiermark	3,0	0,0	8,2	- 6,6
Tirol	2,9	- 0,2	17,4	- 4,0
Vorarlberg	2,4	- 0,3	7,1	- 5,4
Wien	2,1	- 0,3	11,8	- 9,1
Österreich	3,1	0,2	11,0	- 3,5

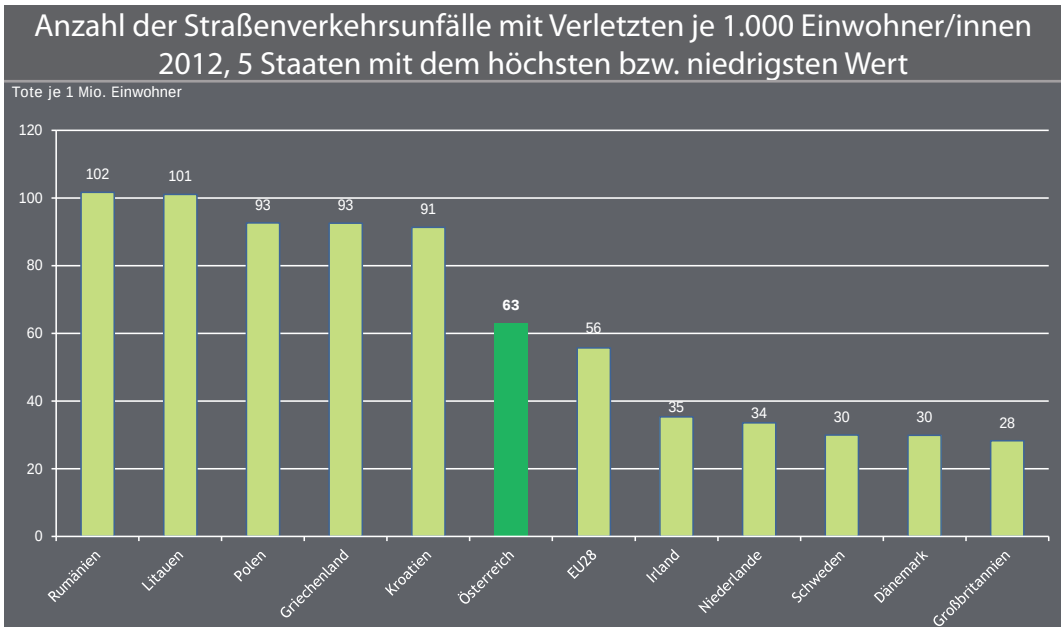
VÄ = Veränderung
* inkl. Sattelkraftfahrzeuge und Tankwagen

Quelle: Statistik Austria



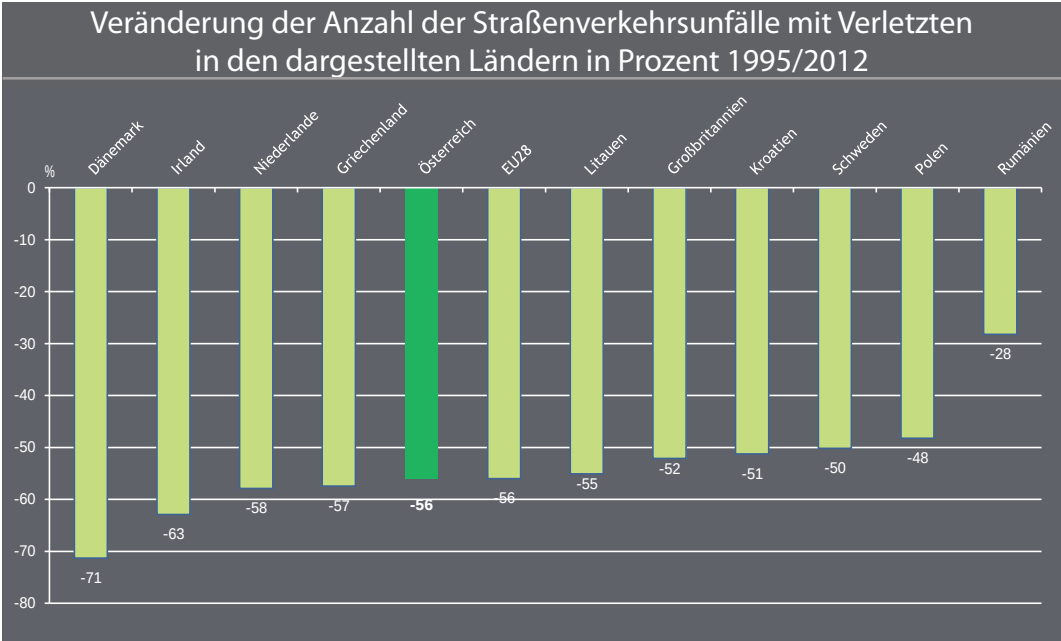
4.5.3. Internationaler Vergleich

Der internationale Vergleich zeigt, dass sich in den Ländern Rumänien, Litauen, Polen, Griechenland und Kroatien die meisten Toten im Straßenverkehr je 1 Mio. Einwohner im Jahr 2012 ereignet haben. Die wenigsten Verkehrstoten weist Großbritannien auf, gefolgt von Dänemark, Schweden, Niederlande und Irland. Österreich liegt über dem EU28-Durchschnitt und damit im Mittelfeld.



Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr, EUROSTAT

Im Zeitraum 1995 bis 2012 kommt es in Dänemark zum größten Rückgang in der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen. Zu den Staaten mit dem höchsten Rückgang zählen zudem die Niederlande, Irland, Österreich und Griechenland, die gleichzeitig auch unterhalb des EU28-Durchschnittes liegen. Der kleinste Rückgang fand in Rumänien statt. Über dem EU28-Durchschnitt liegen Polen, Schweden, Großbritannien und Kroatien.



Berechnungen: WKO

Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr, EUROSTAT



4.6. Maut

In den Ländern der Europäischen Union bestehen verschiedene Mautsysteme. Durch die Novellierung der Wegkostenrichtlinie kommt es zu einer Neuordnung und Standardisierung der gesetzlichen Grundlagen der Mauterhebung. Dennoch werden die unterschiedlichen Mautsysteme in den einzelnen Mitgliedstaaten weiterhin bestehen bleiben.

- Prinzipiell kann zwischen zwei Mautsystemen unterschieden werden:
- dem zeitabhängigen System (Vignette, Eurovignette, City-Maut) und
 - dem fahrleistungsabhängigen System (Mautstationen, Mikrowellen- oder Satellitensystem).

In Österreich ist die Benutzung aller Autobahnen und Schnellstraßen für alle Kraftfahrzeuge gebührenpflichtig. Für Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht (hzG) bis zu 3,5t wird die Maut mit Hilfe des Vignettensystems (zeitabhängig) erhoben. Für Fahrzeuge über 3,5t hzG muss eine fahrleistungsabhängige Maut, die durch ein automatisches elektronisches Mautsystem (Mikrowellentechnologie) ermittelt wird, entrichtet werden. Für die Höhe der Maut sind bei Fahrzeugen über 3,5t hzG die Anzahl der Achsen sowie seit 1.1.2010 die EURO-Emissionsklasse entscheidend.



Die gesamten Mauterlöse (inkl. der Sondermautstellen und Vignetten) belaufen sich im Jahr 2013 in Österreich auf rd. € 1.688 Mio. Davon entfallen € 1.135 Mio. (entspricht 67,2 %) auf Lkw. Die Pkw-Mauterlöse liegen bei € 553 Mio. (davon € 406 Mio. Vignetten und 147 Mio. Pkw-Sondermauten). (Quelle: ASFINAG)

An den österreichischen Sondermautstellen werden 2013 durch Lkw (über 3,5 Tonnen) mehr als € 180 Mio. eingenommen. Die Lkw-Maut für die Brenner Autobahn macht einen Anteil von 59,5 % aus. Rund 6,0 Mio. Lkw überqueren die österreichischen Sondermautstellen. Die meisten auf der Brenner Autobahn (34,0 %). Zwischen 2002 und 2013 steigen die Mauteinnahmen mit Lkw um 16,0 %, die Lkw-Frequenz um 9,3 %.

Mauteinnahmen und Frequenzstatistik 2013, österreichische Sondermautstellen				
	Mauteinnahmen in €1.000		Frequenzstatistik in 1.000	
	Pkw	Lkw > 3,5t	Pkw - Abfertigungen	Lkw - Durchfahrten
A 9 Gleinalmtunnel	22.771	22.528	6.961	1.145
A 9 Bosrucktunnel	11.770	9.511	4.264	1.121
A 10 Tauernautobahn	39.931	30.782	6.476	1.058
A 11 Karawankenautobahn	7.008	3.982	1.368	215
A 13 Brenner Autobahn	49.825	108.223	15.377	2.024
S 16 Ahrberg Straßentunnel	15.444	6.936	2.651	396
B 108 Felbertauernstraße	keine Daten	keine Daten	772	77
Gesamt	146.750	181.962	37.869	5.958

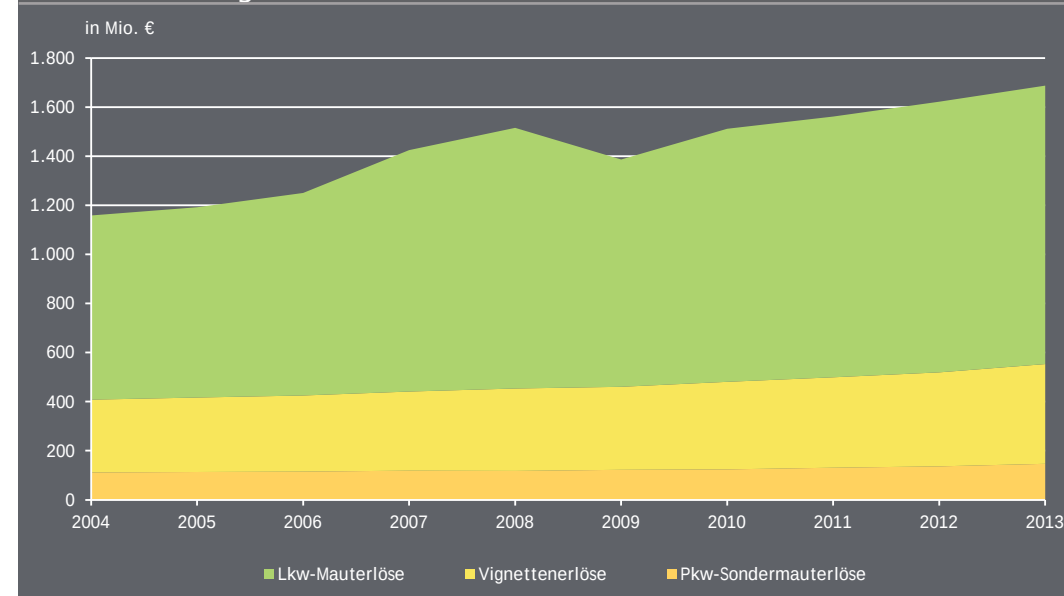
Quelle: ASFINAG, Felbertauernstraße





Die gesamten Mauterlöse unterliegen im Zeitraum von 2004 bis 2013 ausgenommen das Jahr 2009 einer jährlichen Steigerung. Bei den Vignettenerlösen sowie den Pkw-Sondermauterlösen ist ab 2004 eine durchgehende Zunahme der Mauteinnahmen erkennbar. Die Lkw-Mauterlöse gehen im Jahr 2009 leicht zurück und erhöhen sich zwischen 2012 und 2013 um 4,0 %.

Entwicklung der Mauterlöse nach den Kategorien Lkw, Vignetten und Sondermauten in Mio. €, 2004-2013



Quelle: ASFINAG



Die Österreichische Verkehrswirtschaft
Daten und Fakten - Ausgabe 2014

BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE DATEN



5. BETRIEBSWIRTSCHAFT- LICHE DATEN

Das Kapitel „Betriebswirtschaftliche Daten“ bildet einen Auszug aus der „Betriebswirtschaftlichen Analyse der österreichischen Verkehrsunternehmen“ von der KMU-Forschung Austria und wurde für den Teil Kennzahlen größtenteils unverändert übernommen.

5.1. Betriebswirtschaftliche Situation

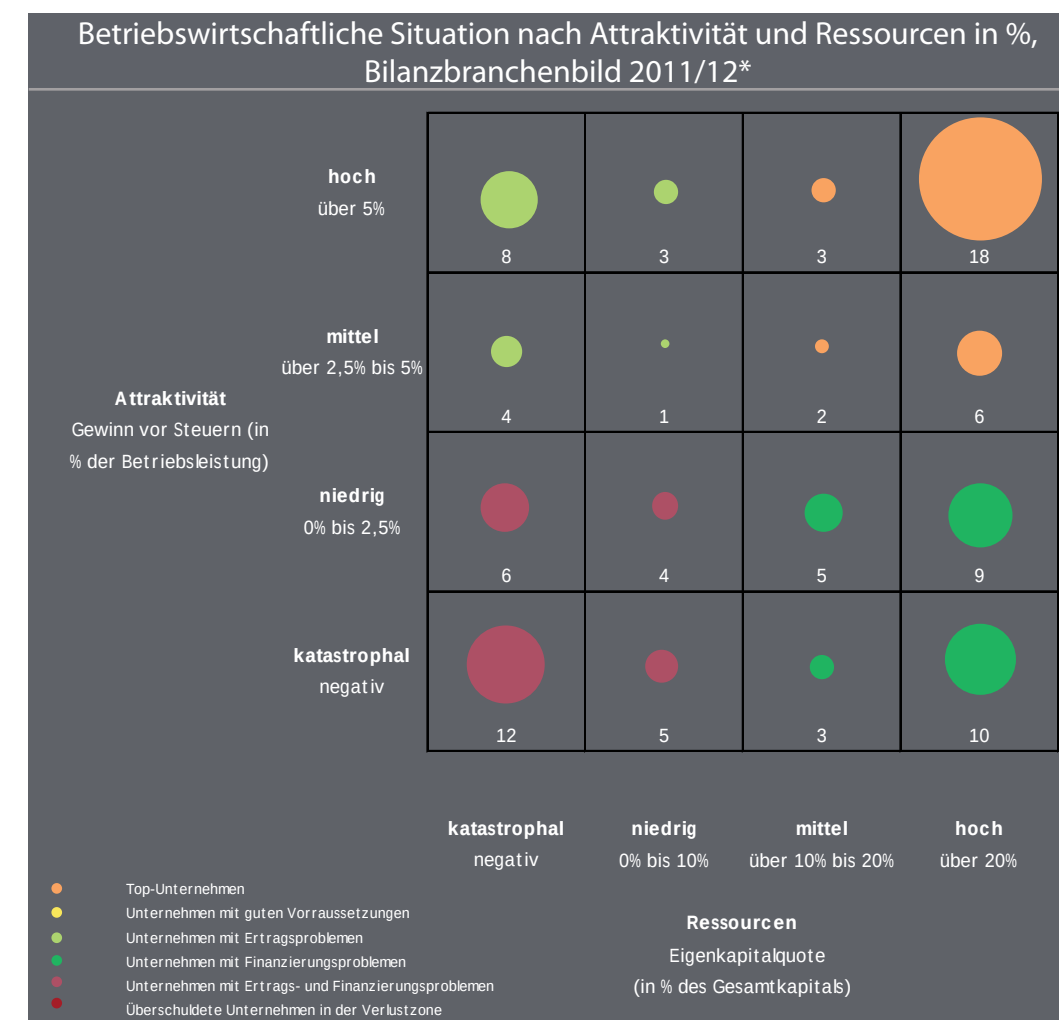
Die betriebswirtschaftliche Situation der österreichischen Verkehrswirtschaft stellt sich differenziert dar: während 18 % aller Unternehmen sowohl hohe Gewinne (über 5 % der Betriebsleistung) als auch eine hohe Eigenkapitalquote (über 20 %) aufweisen, zeigen 12 % massive Attraktivitätsprobleme (Verluste) sowie Ressourcenprobleme (negative Eigenkapitalquote). Mehr als ein Viertel der Unternehmen (27 %) weist geringe bis keine Gewinne auf, kann aber auf eine solide Eigenkapitalbasis bauen. 16 % der Unternehmen haben kein bzw. nur geringes Eigenkapital, verfügen allerdings über eine ausreichende Gewinnsituation (mehr als 2,5 % der Betriebsleistung).

5.2. Bilanz

Die Bilanz im engeren Sinn ist die wertmäßige Gegenüberstellung von Vermögen und Kapital und die Ermittlung des Eigenkapitals in Kontoform. Die rechte Seite der Bilanz (Passiva) zeigt die Herkunft der finanziellen Mittel. Die linke Seite (Aktiva) zeigt die Verwendung der Mittel. Aktive und Passiva entsprechen sich immer.

Bilanzstruktur, Bilanzbranchenbild 2011/12			
Anlagevermögen	66,33	Eigenkapital	31,02
		Sozialkapital	2,41
Umlaufvermögen	33,30	Fremdkapital	65,83
Aktive Rechnungsabgrenzung	0,38	Passive Rechnungsabgrenzung	0,74
Gesamtvermögen	100,00	Gesamtkapital	100,00

Quelle: KMU-Forschung Austria, Betriebswirtschaftliche Analyse der österr. Verkehrsunternehmen



* Die Verteilung nach Prozent erfolgt anhand der Indikatoren Umsatzrentabilität (Ergebnis vor Steuern in % der Betriebsleistung) und Eigenkapitalquote (Eigenkapital in % des Gesamtkapitals). Stichprobe: 5.270 bilanzierende KMU der Verkehrswirtschaft.

Gegenüber der Vorperiode zeigt sich auf der Aktiv-Seite eine Verschiebung vom Anlagevermögen zum Umlaufvermögen. Auf der Passivseite ist der Anteil des Sozialkapitals annähernd gleich geblieben. Das Fremdkapital ist angestiegen und im Gegenzug dazu ist das Eigenkapital gesunken.

Deutlich zeigt sich, dass sowohl die Vermögensratio (Anlagen- zu Umlaufvermögen) als auch

die Kapitalratio (Eigen- zu Fremdkapital) bei den erfolgreichen Unternehmen der Verkehrsunternehmen wesentlich vorteilhafter ausgestattet ist als bei den weniger erfolgreichen. Die durchschnittliche Eigenkapitalquote der österreichischen Verkehrsunternehmen beträgt 2011/12 31,02 % und lag somit über dem betriebswirtschaftlichen Richtwert von 30 %. Mit zunehmender Betriebsgröße steigt auch die Eigenkapitalquote – wobei die Kleinstunternehmen nur eine sehr geringe verbesserungswürdige Eigenkapitalquote von 15,1 % aufweisen. Detaillierte Analysen zeigen eine starke Polarisierung bei der Eigenkapitalausstattung der Verkehrsunternehmen. Mehr als zwei Drittel der österreichischen Verkehrsbetriebe verfügten 2011/12 über positives Eigenkapital, wobei 31 % der Betriebe sogar eine Eigenkapitalquote von über 30 % aufweisen konnten. Nicht ganz ein Drittel der Betriebe wies jedoch negatives Eigenkapital auf.

5.3. Gewinn- und Verlustrechnung

Der Erfolg in der Gewinn- und Verlustrechnung ergibt sich durch die Saldierung aller Aufwendungen und Erträge in der Abrechnungsperiode.

Gewinn- und Verlustrechnung (in % der Betriebsleistung) 2011/12			
Materialaufwand	46,95	Umsatzerlöse	100,28
Personalkosten	22,83	Bestandsveränderungen	0,17
Sonstige Aufwendungen	32,06	Sonstige Erlöse	4,78
Finanzierungskosten	1,51	Finanzerträge	0,63
Gewinn	1,27	Erlösschmälerungen	-0,45
Summe Aufwendungen	104,62	Summe Erträge	105,41

Quelle: KMU-Forschung Austria, Betriebswirtschaftliche Analyse der österr. Verkehrsunternehmen

Die Unternehmen der österreichischen Verkehrswirtschaft verzeichnen 2011/12 einen Gewinn bzw. ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 1,27 % (vgl. Vorperiode: 1,26 %). Die ergebnisstarken Unternehmen weisen einen durchschnittlichen Gewinn von 10,83 % der Betriebsleistung auf, während die ergebnisschwachen Unternehmen Verluste in der Höhe von 10,75 % erleiden. Eine Analyse nach Umsatzgrößenklassen zeigt, dass die umsatzschwächsten Unternehmen im Durchschnitt die größten Verluste zu erleiden haben (-4,71 %). Die durchschnittliche Gewinnsituation zeigt jedoch auch bei den größten Unternehmen kein zufriedenstellendes Bild (Unternehmen mit einem Jahresumsatz von mehr als 7 Millionen Euro: Gewinne von 1,48 % der Betriebsleistung).

5.4. Kennzahlen

5.4.1. Ertrags- und Rentabilitätskennzahlen

Beim Kapitalumschlag, der die Effizienz des eingesetzten Kapitals beschreibt, erreichten die

österreichischen Verkehrsunternehmen 2011/12 im Durchschnitt einen Wert von 1,1. Das bedeutet, dass je Euro im Unternehmen eingesetztes Kapital, € 1,10 an Betriebsleistung erwirtschaftet wurde.

Kapitalumschlag =

Betriebsleistung

Gesamtkapital

Die Kleinstbetriebe erzielten den höchsten Kapitalumschlag von 1,9 und schafften sich damit die Möglichkeit, mit vergleichsweise niedrigem Kapitaleinsatz entsprechend hohe Renditen zu erwirtschaften. Der damit verbundene rasche Kapitalrückfluss wirkt sich zudem günstig auf die Liquidität des Betriebes aus.

Betrachtet nach Branchen weisen die Seilbahnen den geringsten Kapitalumschlag der österreichischen Verkehrsunternehmen mit 0,3 und die Garagen- und Tankstellenunternehmen den höchsten (3,2) aus. Diese Unterschiede sind auf die jeweiligen branchentypischen Gegebenheiten und Notwendigkeiten von Investitionen betreffend zurückzuführen.

Eine Verbesserung des Kapitalumschlages kann einerseits durch den Abbau nicht betriebsnotwendigen Vermögens und die Reduktion von Kundenforderungen (Funktionalität des Mahnwesens) und andererseits durch eine Steigerung der Betriebsleistung (Verbesserung der Auslastung, Überprüfung der Kalkulation und Preispolitik) herbeigeführt werden.

Umsatzrentabilität
(nach Finanzergebnis) =

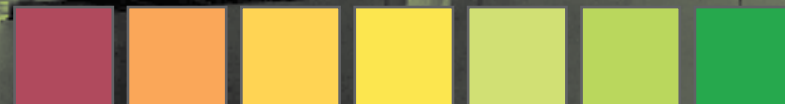
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit

Betriebsleistung

x 100

Die österreichischen Verkehrsunternehmen erwirtschafteten 2011/12 eine durchschnittliche Umsatzrentabilität von 1,3 %. D. h., dass auf Basis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit nach Abzug aller Kosten ein betriebswirtschaftlicher Gewinn in Höhe von 1,3 % der Betriebsleistung erwirtschaftet wurde. Während die ergebnisstarken Unternehmen im Durchschnitt ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 10,8 % der Betriebsleistung erreichten, betrug der Verlust der weniger erfolgreichen Unternehmen (ergebnisschwache Unternehmen) durchschnittlich -10,8 % der Betriebsleistung. Ausschlaggebend für diesen extremen Unterschied sind grundsätzlich entweder zu hohe Kosten und/oder eine zu geringe Betriebsleistung der erfolglosen Unternehmen.

Betrachtet nach Größenklassen konnten alle Gruppen die Gewinnzone erreichen. Nach Tätigkeitsschwerpunkt konnten 2011/12 wieder alle Branchen eine positive Umsatzrentabilität ausweisen. Die Schifffahrtunternehmen erwirtschafteten mit durchschnittlich 10,4 % die höchste Umsatzrentabilität (nach Finanzergebnis).



Betrachtet nach Umsatzgrößenklassen zeigt sich, dass vor allem die kleinsten Unternehmen im Durchschnitt in der Verlustzone sind. Eine positive durchschnittliche Umsatzrentabilität können erst die Unternehmen mit Jahresumsätzen ab € 500.000,- aufweisen. 54 % der österreichischen Verkehrsunternehmen erreichten 2011/23 die Gewinnzone, 46 % mussten Verluste hinnehmen. Dies ist allerdings differenziert zu betrachten. Es zeigt sich, dass 17 % nur geringe Verluste (bis -2,5 %) hinnehmen mussten. In der Gewinnzone finden sich die meisten Betriebe in der Gruppe mit einer Umsatzrentabilität zwischen 0 und 2,5 % wieder. Nach oben hin nimmt der Anteil der Unternehmen tendenziell ab.

$$\text{Gesamtkapitalrentabilität (ROI)} = \frac{\text{Betriebserfolg} + \text{Zinserträge}}{\text{Betriebsleistung}} \times \text{Kapitalumschlag} \times 100$$

Die Gesamtkapitalrentabilität vor Finanzierungskosten (auch: Return on Investment ROI) gibt an, ob der Einsatz des Fremdkapitals sinnvoll war. Der Richtwert hinsichtlich des Wertes der Gesamtkapitalrentabilität ist der vergleichbare Zinssatz für das Fremdkapital.

Im Durchschnitt erwirtschafteten die österreichischen Unternehmen der Verkehrswirtschaft 2011/12 eine Gesamtkapitalrentabilität von 4,0 %. Die erfolgreichen Betriebe (ergebnisstarke Unternehmen) erwirtschafteten sogar einen ROI von 9,8 %. Bei den ergebnisschwachen Unternehmen war die Gesamtkapitalrentabilität negativ (-3,0 %), d. h. die Betriebe haben an Substanz verloren. Nach Größenklassen betrachtet haben die kleineren Unternehmen eine höhere Gesamtkapitalrentabilität im Vergleich zu den Großbetrieben.

Nach Branchen differenziert weisen die Schifffahrtsunternehmen die höchste durchschnittliche Gesamtkapitalrentabilität vor Finanzierungskosten mit 11,2 % auf. Bei den Autobusunternehmen war der ROI mit 2,5 % im Durchschnitt am geringsten.

$$\text{Korr. Cash flow (in \% der Betriebsleistung)} = \frac{\text{korr. Cash flow}}{\text{Betriebsleistung}} \times 100$$

Mit der Kennzahl „Cash flow“ wird die Innenfinanzierungskraft eines Unternehmens dargestellt. Dieser Betrag steht für Investitionen, Schuldentilgung bzw. Gewinnentnahme zur Verfügung. Um einen von der Rechtsform unabhängigen Vergleich zu ermöglichen, wird diese Kennzahl vor etwaigen Ertragsteuern ermittelt. Somit stellt die Bezahlung der Ertragsteuer auch eine Form der Cash flow Verwendung dar. Vom korrigierten Cash flow wird dann gesprochen, wenn (bei Einzelunternehmungen bzw. Personengesellschaften) ein kalkulatorisches Unternehmerentgelt berücksichtigt wird, um einen von der Rechtsform unabhängigen Vergleich zu ermöglichen.

Der durchschnittliche Cash flow der österreichischen Verkehrsunternehmen betrug im Bilanzjahr 2011/12 9,5 %. Während die ergebnisstarken Unternehmen einen Cash flow von 22,9 % erzielen konnten, verfügten die ergebnisschwachen Betriebe nur über einen Cash flow von 6,4 %.

Eine überdurchschnittlich hohe Innenfinanzierungskraft wiesen – wie im Vorjahr – die Mittelbetriebe aus.

Der Branchenvergleich zeigt, dass Seilbahnen mit 31,1 % den höchsten Cash flow erzielen während Garagen- und Tankstellenunternehmen den niedrigsten Cash flow aufweisen.

Die Innenfinanzierungskraft der österreichischen Verkehrsbetriebe steigt tendenziell mit der Betriebsgröße, wobei allerdings die größte betrachtete Umsatzgrößenklasse hier eine Ausnahme darstellt, da sie im Vergleich einen geringeren durchschnittlichen Cash flow aufweist.

5.4.2. Kennzahlen zum Vermögen

$$\text{Sachanlagenintensität} = \frac{\text{Sachanlagevermögen}}{\text{Gesamtkapital}} \times 100$$

Diese Kennzahl lässt Rückschlüsse auf den Automatisierungsgrad, die Kapitalintensität sowie die Konjunkturabhängigkeit zu⁶.

⁶ Diese Aussage betrifft Investitionen ins Anlagevermögen, die eigen- oder fremdfinanziert wurden und in der Bilanz erfasst werden. Dies umfasst nicht die Leasingfinanzierung.



Im Durchschnitt weisen die österreichischen Verkehrsunternehmen eine Sachanlagenintensität von 58,2 % auf. Das heißt, es entfallen 58,2 % des Gesamtvermögens auf das Sachanlagevermögen. Die ergebnisschwachen Betriebe haben durchschnittlich mehr Sachanlagevermögen und damit auch mehr Vermögen im Unternehmen gebunden.

Leasingfinanzierte Betriebe halten Teile des Anlagevermögens im Gegensatz zu kreditfinanzierten nicht im Betriebsvermögen, wodurch die Anlagenintensität deutlich niedriger ist.

$$\text{Investitionen (in \% der Betriebsleistung)} = \frac{\text{Investitionen}}{\text{Betriebsleistung}} \times 100$$

Diese Kennzahl dient zur Beurteilung des Investitionsvolumens. Nachdem Investitionen das Potenzial für zukünftige Leistungserstellungen schaffen, gibt die Kennzahl – besonders im Zeitvergleich - Aufschluss über Wachstumsbestrebungen.

Die österreichischen Betriebe der Verkehrswirtschaft investieren durchschnittlich 2011/12 9,1 % der Betriebsleistung. Die Investitionsquote steigt bei zunehmender Betriebsgröße. Im Bilanzjahr 2011/12 wiesen die Branchen Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen und Seilbahnen die höchsten Investitionsquoten auf. Die geringsten Investitionen in Prozent der Betriebsleistung wiesen Spediteure sowie Garagen und Tankstellenunternehmen auf.

Unterschiede können sich bei dieser Kennzahl auf Grund des ungleichmäßig verteilten Investitionsvolumens im Zeitablauf, unterschiedlicher Reinvestitionsphasen der einzelnen Unternehmen sowie bilanz- und steuerpolitischer Einflüsse auf die Abschreibungen ergeben.

Im Jahr 2011/12 tätigten insgesamt 86 % der österreichischen Verkehrsunternehmen Investitionen. In 51 % der Unternehmen betrugen die Investitionen im Durchschnitt bis zu 5 % der Betriebsleistung. 13 % tätigten Investitionen von durchschnittlich 5 % bis 10 % der Betriebsleistung und bei 11 % der Betriebe lag die Investitionsquote im Durchschnitt bei über 20 % der Betriebsleistung.

$$\text{Investitionsdeckung} = \frac{\text{Investitionen}}{\text{Abschreibungen (inkl. geringwertige Wirtschaftsgüter)}} \times 100$$

Die Investitionsdeckung gibt an, ob die Investitionen ins Anlagevermögen ausreichen, um die gegebene Kapazität aufrecht zu erhalten. Damit dies der Fall ist, müssen die Investitionen zu-

mindest gleich groß sein wie die Abschreibungen (Investitionsdeckung $\geq$ 100). Da Investitionen schubweise bzw. unregelmäßig anfallen, müssen Schwankungen im Zeitablauf oder Werte unter 100 % vorsichtig interpretiert werden. Eine niedrige Kennzahl muss kein ungünstiges Ergebnis bedeuten, oder umgekehrt, da eine geringere Investitionsdeckung auch auf den technischen Fortschritt bzw. die Preisentwicklung zurückzuführen sein kann – d. h. dass trotz gleich bleibender Kapazität niedrigere Investitionen notwendig sind. Sollten Investitionen leasingfinanziert werden, wird dies in dieser Kennzahl nicht berücksichtigt (weder bei den Investitionen noch bei den Abschreibungen).

Die österreichischen Verkehrsunternehmen weisen im Bilanzjahr 2011/12 eine durchschnittliche Investitionsdeckung von 135,1 % auf.

Die Investitionsdeckung steigt, ebenso wie die Investitionen in Prozent der Betriebsleistung, mit wachsender Betriebsgröße.

5.4.3. Kennzahlen zur Finanzierung und Liquidität

$$\text{Eigenkapitalquote} = \frac{\text{Eigenkapital}}{\text{Gesamtkapital}} \times 100$$

Die Eigenkapitalquote zeigt, mit welchem Anteil ein Betrieb mit Eigenkapital ausgestattet ist. Je höher der Eigenkapitalanteil ist, desto kreditwürdiger ist das Unternehmen. Es wird damit auch konkurrenzfähiger, da am Markt unabhängiger von Fremdkapitalgebern agiert werden kann. Um z. B. konjunkturell schwierige Zeiten unbeschadet zu überstehen bzw. zur Abdeckung etwaiger Verluste, sollte aus betriebswirtschaftlicher Sicht der Eigenkapitalanteil zumindest 30 % des Betriebsvermögens betragen. Höhere Werte stärken die Krisensicherheit und Unabhängigkeit des Unternehmens. Allerdings ist auch der Leverage-Effekt zu berücksichtigen⁷.

Die Eigenkapitalquote der österreichischen Verkehrsunternehmen in % des Gesamtkapitals liegt 2011/12 im Durchschnitt bei rd. 31% und übersteigt somit den betriebswirtschaftlichen (Mindest-) Richtwert. Die ergebnisstarken Betriebe weisen mit 44,2 % eine sehr hohe Eigenkapitalquote aus, während die ergebnisschwachen Betriebe mit 24,3 % deutlich unter dem betriebswirtschaftlichen Richtwert liegen.

Mit zunehmender Betriebsgröße steigt auch die Eigenkapitalquote. Vor allem bei den Kleinunternehmen mit einer durchschnittlichen Eigenkapitalquote von 15,1 % besteht hier Aufholbedarf. Differenziert nach Tätigkeit haben Schifffahrtsunternehmen gefolgt von den Schienenbahnen und den Seilbahnen die höchsten Eigenkapitalquote im Branchenvergleich. Die durchschnittliche geringste Eigenkapitalquote hatten – wie im Vorjahr – die Fahrschulen und Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen.

⁷ Anmerkung: Liegt die Gesamtkapitalrentabilität über den Kosten des Fremdkapitals (Fremdkapitalzinssatz) so führt eine Erhöhung des Fremdkapitals zu einer Erhöhung der Eigenkapitalrendite (Leverage-Effekt).



Knapp 70 % der österreichischen Verkehrsunternehmen konnten 2011/12 ein positives Eigenkapital in der Bilanz ausweisen. Etwa ein Drittel der Unternehmen hatte eine Eigenkapitalquote von über 30 %.

$$\text{Bankverschuldung (in \% des Gesamtkapitals)} = \frac{\text{Summe Bankverbindlichkeiten}}{\text{Gesamtkapital}} \times 100$$

Diese Kennzahl drückt das Ausmaß der Bankverschuldung (die Inanspruchnahme der Bankfinanzierung) aus, unabhängig von der Fristigkeit der Bankverbindlichkeiten; d. h. sowohl kurzfristige (z. B. Kontokorrentkredit) wie auch langfristige Bankverbindlichkeiten (z. B. Darlehen) sind hier berücksichtigt. Nicht berücksichtigt sind Eventualverbindlichkeiten (z. B. Leasingfinanzierung bzw. Bankgarantierahmen).

Die durchschnittliche Bankverschuldung der österreichischen Verkehrsunternehmen betrug 2011/12 34,3 % und war damit im Vergleich mit dem Vorjahr nahezu konstant. Die ergebnisstarken Betriebe hatten eine geringere Bankverschuldung (25 %), während die weniger erfolgreichen Betriebe (ergebnisschwache Betriebe) eine deutlich höhere Bankverschuldung aufweisen.

Mit steigender Betriebsgröße sinken die Bankverbindlichkeiten. Bei Kleinstunternehmen machen die Bankverbindlichkeiten 42,6 %, bei Großbetrieben jedoch sind nur mehr 18,7 % des Betriebsvermögens durch Bankkredite finanziert.

Die Branchenbetrachtung zeigt, dass die Bankverschuldung bei Schienenbahnen und Schifffahrtsunternehmen sehr gering ist, während Fahrschulen bereits knapp 50 % ihres Betriebsvermögens mit Bankkrediten finanzieren.

$$\text{Anlagendeckung} = \frac{(\text{Eigenkapital} + \text{Sozialkapital} + \text{langfristiges Fremdkapital})}{\text{korrigiertes Anlagevermögen}} \times 100$$

Die Anlagendeckung gibt Auskunft über die Qualität der Finanzierung - unter dem Aspekt der Krisensicherheit und Unabhängigkeit ist sie dann optimal, wenn 100 % des Betriebsvermögens mit Eigenkapital finanziert sind.

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht muss zur Minimierung der Krisenanfälligkeit aber jedenfalls das langfristig gebundene Vermögen mit langfristig zur Verfügung stehendem Kapital (= Eigenkapital plus langfristigem Fremdkapital) finanziert sein. Werte unter 100 % zeigen, dass fälschlicherweise Investitionen mit kurzfristigem Fremdkapital (Lieferantenkredit, Konto-



korrentkredit, etc.) finanziert wurden.

Unabhängig vom Unternehmenserfolg bzw. der Betriebsgröße verfügen die Verkehrsunternehmen im Bilanzjahr 2011/12 – ebenso wie im Vorjahr – durchschnittlich über eine Anlagendeckung von weniger als 100 %. Das bedeutet, dass das langfristige Anlagevermögen häufig mittels Kontokorrentkrediten bzw. Lieferverbindlichkeiten, welche als kurzfristige Finanzierungsmittel konzipiert sind, finanziert wird. Folge dieses Finanzierungsfehlers sind Liquiditätsprobleme. Differenziert nach Branchen konnten 2011/12 die Spediteure, Luftfahrtunternehmen, aber auch die Schifffahrtsunternehmen Teile des Umlaufvermögens mit langfristig zur Verfügung stehendem Kapital finanzieren. In allen anderen Branchen war dies nicht der Fall. Somit sind die meisten Branchen – von der Fristigkeit her – falsch finanziert.

Bei genauerer Betrachtung der Verteilung der österreichischen Verkehrsunternehmen nach Anlagendeckung zeigt sich ein differenziertes Bild. Während 52 % der Betriebe im Bilanzjahr 2011/12 im Durchschnitt eine Anlagendeckung unter 100 % aufweisen gibt es 48 % der Betriebe mit einer Anlagendeckung von durchschnittlich über 100 %. 27 % der Unternehmen haben im Durchschnitt eine Anlagendeckung von über 150 %.

$$\text{Schuldentilgungsdauer in Jahren} = \frac{(\text{Fremdkapital-liquide Mittel})}{\text{korrigierter Cash flow aus Betriebstätigkeit}} \times 100$$

Durch die Gegenüberstellung der insgesamt vorhandenen Schulden (Fremdkapital) und des Cash flow, als Maß für die Ertragskraft, wird deutlich, wie viele Jahre es dauert, bis angesichts der aktuellen Ertragskraft alle Schulden vollständig zurückbezahlt sind. Die so ermittelte Schuldentilgungsdauer ist allerdings eine fiktive Größe, da in der Praxis der Cash flow nicht



ausschließlich zur Tilgung des Fremdkapitals verwendet werden kann. Privatentnahmen und Eigenmittelanteile bei Investitionen werden ebenfalls aus dem Cash flow finanziert.

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht sollte die Schuldentilgungsdauer jedenfalls weniger als 7 Jahre betragen. Unter den Voraussetzungen gleich bleibender Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des Cash flow zur Schuldentilgung würde der Durchschnitt der Verkehrsunternehmen knapp 6 Jahre zur Tilgung des Fremdkapitals benötigen (Basis der Berechnung der Schuldentilgungsdauer: Bilanzjahr 2011/12). Während die ergebnisschwachen Unternehmen rd. 19,3 Jahre für die Schuldentilgung benötigen würden, gelänge es den erfolgreichsten Unternehmen (ergebnisstarke Betriebe) in nur knapp 3 Jahren.

Die Branchenbetrachtung zeigt, dass die Schifffahrtunternehmen im Bilanzjahr 2011/12 mit 1,3 Jahren die niedrigste Schuldentilgungsdauer aufweisen – unter der Prämisse der gleich bleibenden Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des erwirtschafteten Cash flow zur Schuldentilgung.

17 % der österreichischen Verkehrsunternehmen weisen im Bilanzjahr 2011/12 im Durchschnitt eine negative Schuldentilgungsdauer aus – das bedeutet, dass diese Unternehmen im Durchschnitt einen negativen Cash flow haben und daher keine Schuldentilgungsdauer berechnet werden kann.

Eine Schuldentilgungsdauer von durchschnittlich bis zu 10 Jahren haben 60 % der österreichischen Verkehrsbetriebe wenn von einer gleich bleibenden Ertragskraft und ausschließlicher Verwendung des erwirtschafteten Cash flow zur Schuldentilgung ausgegangen wird. 10 % der Betriebe weisen eine überdurchschnittlich große Abhängigkeit von Kreditgebern und Belastung der Rentabilitätssituation durch höhere Finanzierungskosten auf Grund einer durchschnittlichen Schuldentilgungsdauer von über 20 Jahren auf.

5.4.4. Produktivitätskennzahlen

Die Bruttoproduktivität zeigt die Effizienz des Personaleinsatzes (wie viel Betriebsleistung je Euro Personalkosten erwirtschaftet wird).

$$\text{Bruttoproduktivität} = \frac{\text{Betriebsleistung}}{\text{Personalkosten}} \times 100$$

In den österreichischen Unternehmen der Verkehrswirtschaft werden im Durchschnitt je Euro Personalkosten rd. € 4,40 an Betriebsleistung erwirtschaftet. Die Kleinstbetriebe erzielen wie im Vorjahr (2010/11) eine überdurchschnittlich hohe Bruttoproduktivität von € 6,30. Es zeigt

sich, dass die Bruttoproduktivität mit steigender Betriebsgröße zurückgeht.

Der Branchenvergleich zeigt, dass die Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen mit € 11,20 die höchste Bruttoproduktivität aufweisen, während Fahrschulen und nur € 2,- erzielen.

Eine Erhöhung der Bruttoproduktivität gelingt über die Steigerung der Betriebsleistung und/oder die Reduzierung der Personalkosten.

$$\text{Nettoproduktivität} = \frac{\text{Rohertrag}}{\text{Personalkosten}} \times 100$$

Bei der Kennzahl Nettoproduktivität wird der Rohertrag den Personalkosten gegenübergestellt. Dies verhindert, dass unterschiedliche Leistungsschwerpunkte die Beurteilung der Produktivität verzerren.

Die österreichischen Verkehrsunternehmen weisen für das Bilanzjahr 2011/12 eine durchschnittliche Nettoproduktivität von € 2,30 aus. Das bedeutet, dass je eingesetzten Euro Personalkosten ein Rohertrag von € 2,30 erzielt wird.

Die ergebnisstarken Betriebe der österreichischen Verkehrswirtschaft erzielten eine Nettoproduktivität von € 2,70 und die weniger erfolgreichen eine Nettoproduktivität von € 2,20. Mit zunehmender Betriebsgröße nimmt die Nettoproduktivität, ebenso wie die Bruttoproduktivität ab.

Differenziert nach Branchen konnten die Seilbahnen im Bilanzjahr 2011/12, wie auch im Vorjahr, mit € 3,20 den höchsten Wert erzielen. Das geringste Ergebnis weisen die Schienenbahnen mit einer Nettoproduktivität von € 1,50 aus.

Zur Erhöhung der Nettoproduktivität müssen entweder bei stabilem Rohertrag die Personalkosten reduziert oder ohne Ausweitung der personellen Kapazität der Rohertrag erhöht werden. Die Erhöhung des Rohertrages gelingt über die Steigerung der Betriebsleistung oder Reduzierung der Materialkosten.



Die Österreichische Verkehrswirtschaft
Daten und Fakten - Ausgabe 2014

GÜTERVERKEHR





6. GÜTERVERKEHR

6.1. Zusammenfassender Vergleich

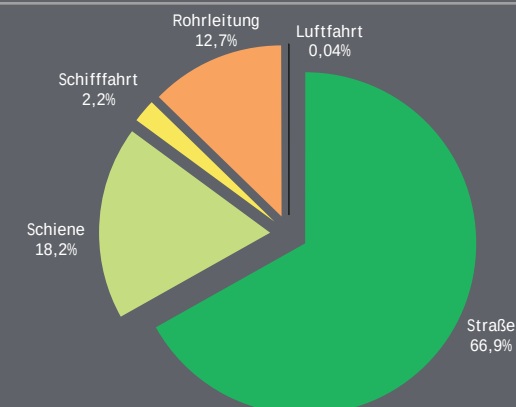
In Österreich ist, gemessen am Transportaufkommen, die Straße der überwiegende Transportweg im Güterverkehr. Die österreichischen Straßengüterunternehmen sind für fast zwei Drittel des Transportaufkommens verantwortlich. Daneben ist auch die Schiene von großer Bedeutung. Die Schifffahrt (inkl. Transit, eventuelle Untererfassung bei der Interpretation berücksichtigen) und insbesondere der Luftverkehr spielen hingegen eine untergeordnete Rolle.

Transportaufkommen in 1.000 Tonnen 2013		Transportleistung in Mio. Tonnenkilometern 2013 im Inland	
Straße (österreichische Unternehmen)	325.428	Straße (österreichische Unternehmen)	15.524
Schiene (österreichische Unternehmen)	88.672	Schiene (österreichische Unternehmen)	18.218
Luftfahrt	210	Donauschifffahrt	2.406
Donauschifffahrt	10.624	Rohrleitungen	17.839
Rohrleitungen	73.677		

Das Transportaufkommen im Straßengüterverkehr, im Schienenverkehr und in der Luftfahrt* ist im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Die Güterbeförderungen auf der Donau sind im Vergleich zum vergangenen Jahr gestiegen.

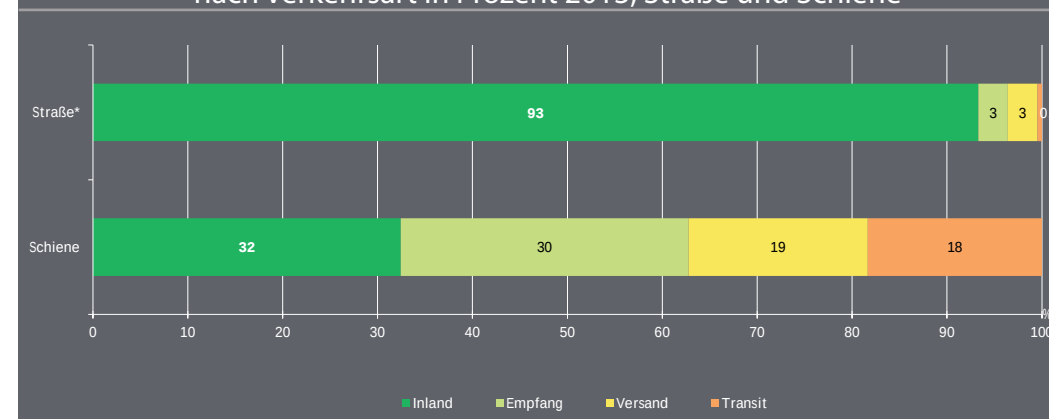
Bei einem Vergleich der Transportleistung (Transportaufkommen verknüpft mit der Wegstrecke) innerhalb des Bundesgebietes ist der Schienenverkehr federführend, gefolgt vom Transport auf der Straße. Bei den Verkehrsträgern Straße und Schiene kommt es zu einem Rückgang der Transportleistung im Inland im Vergleich zum Vorjahr.

Anteil des Transportaufkommens in Tonnen 2013



Der Vergleich der beiden bedeutendsten Verkehrsträger im österreichischen Güterverkehr zeigt, dass auf der Straße der Inlandverkehr dominiert, während bei der Schiene der Schwerpunkt auf zwei Verkehrsbereichen - dem Inlandverkehr und dem grenzüberschreitenden Güterempfang - liegt.

Aufteilung des Transportaufkommens österreichischer Unternehmen nach Verkehrsart in Prozent 2013, Straße und Schiene

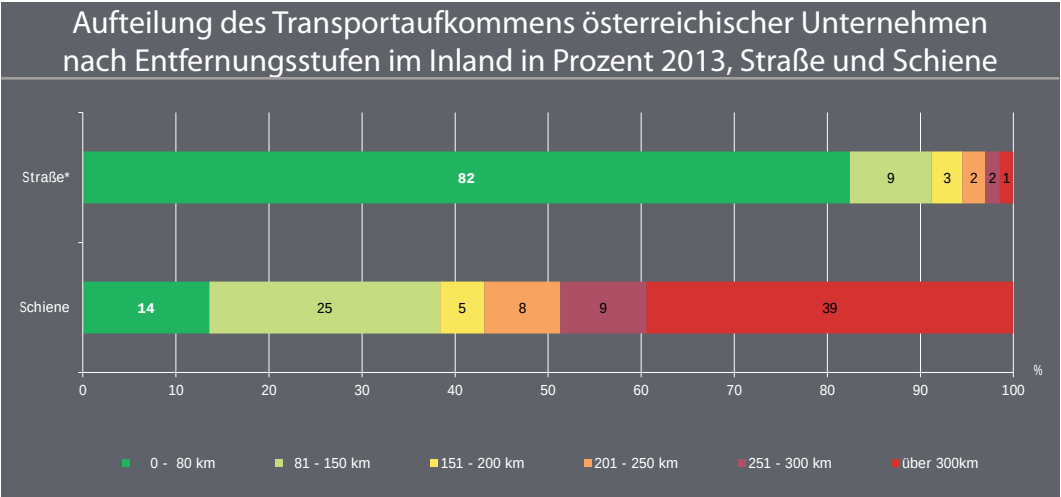


* Werkverkehr und Fuhrgewerbe; In Österreich zugelassene Lkw mit einer Nutzlast von mindestens 2 Tonnen und Sattelzugmaschinen sowie alle in- und ausländischen Anhänger und Sattelaufzieger, die von den erwähnten inländischen Fahrzeugen gezogen werden.

Quelle: Statistik Austria



Im Straßengüterverkehr wird der Großteil der Güterbeförderung auf einer Streckenlänge von bis zu 80 km transportiert. Im Schienenverkehr sind die zurückgelegten Strecken wesentlich größer. Ein Viertel wird auf einer Streckenlänge von über 300 Kilometern transportiert.



* Werkverkehr und Fuhrgewerbe; In Österreich zugelassene Lkw mit einer Nutzlast von mindestens 2 Tonnen und Sattelzugmaschinen sowie alle in- und ausländischen Anhänger und Sattelaufzieger, die von den erwähnten inländischen Fahrzeugen gezogen werden.

Quelle: Statistik Austria

6.2. Straße

Im Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen 2013 dominiert der Inlandverkehr mit einem Transportaufkommen von 300,2 Mio. Tonnen bzw. einer Transportleistung von 13,3 Mrd. Tonnenkilometern. Der Anteil des Inlandverkehrs am gesamten Straßengüterverkehr ist beim Transportaufkommen wesentlich höher als bei der Transportleistung, was sich aus den im Bundesgebiet zurückgelegten kürzeren Wegstrecken erklärt. Der Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen spielt im Verkehrsbereich Transit und dem sonstigen Auslandsverkehr aufgrund der Höhe des Transportaufkommens eher eine untergeordnete Rolle.

Die Entwicklung des Straßengüterverkehrs in den vergangenen Jahren ist von einem Auf und Ab geprägt. Im Erhebungsjahr 2013 befördern Lastkraftwagen mit einer Nutzlast ab zwei Tonnen und Sattelzugmaschinen insgesamt 325,4 Mio. Tonnen an Gütern, was einem Rückgang von 2,5 % zum Vorjahr entspricht. Die Verkehrsleistungen gehen 2013 in allen Verkehrsbe-reichen zurück.

Im Detail verteilt sich die Verringerung des Transportaufkommens wie folgt: Im Inland redu-ziert sich das Transportaufkommen um 1,7 %, im grenzüberschreitenden Empfang kommt es zu

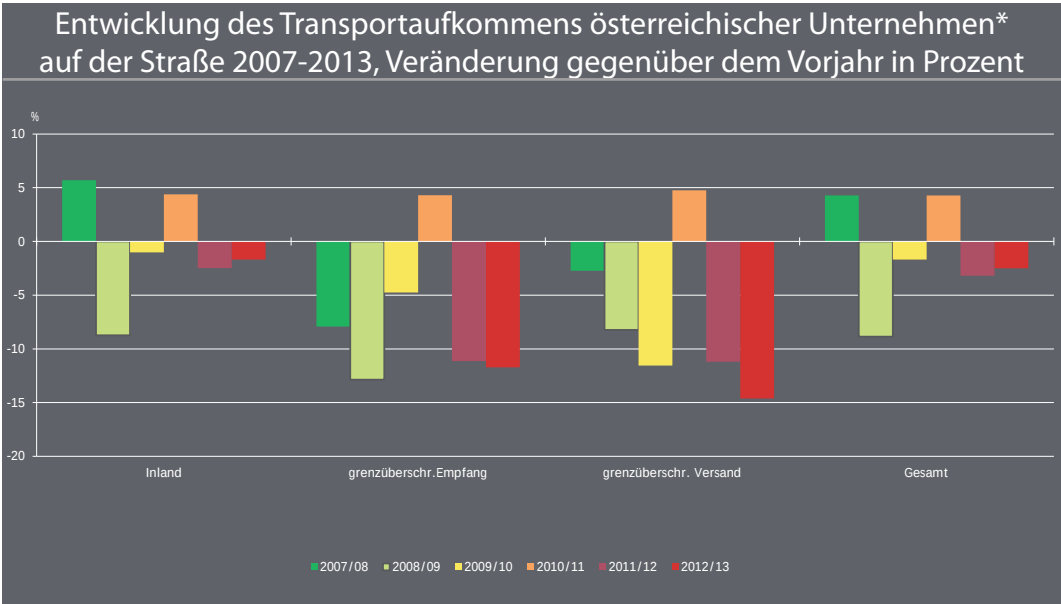
einem Rückgang um 11,7 %, im grenzüberschreitenden Versand beträgt die Abnahme des Gü-terverkehrsaufkommens 14,6 % und im Transitbereich geht das Aufkommen um 4,8 % zurück.

Güterverkehr österreichischer Unternehmen auf der Straße 2013

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnen-kilometern*	Anteil in %
Inland	300.211	92,3	13.300	85,7
grenzüberschr. Empfang	9.952	3,1	975	6,3
grenzüberschr. Versand	10.070	3,1	1.090	7,0
Transit	1.492	0,5	159	1,0
sonst. Auslandsverkehr**	3.704	1,1	-	-
Gesamt	325.428	100,0	15.524	100,0

* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer
** findet zur Gänze im Ausland statt (zB. Dreiländerverkehr, Kabotage)

Quelle: Statistik Austria

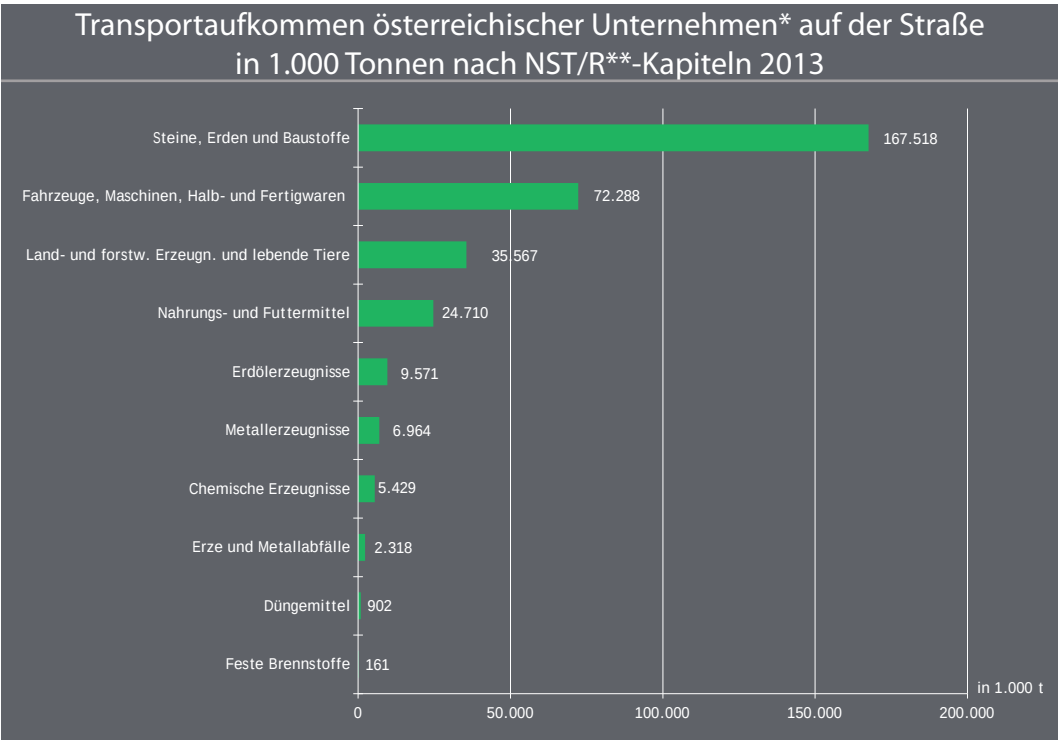


* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr

Quelle: Statistik Austria



Der größte Anteil im Straßengüterverkehr mit mehr als der Hälfte des Transportaufkommens entfällt 2013 auf die Gütergruppe der Steine, Erden und Baustoffe und etwas mehr als ein Fünftel auf Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren. Der verbleibende Anteil des Transportaufkommens verteilt sich auf die anderen acht Gütergruppen.

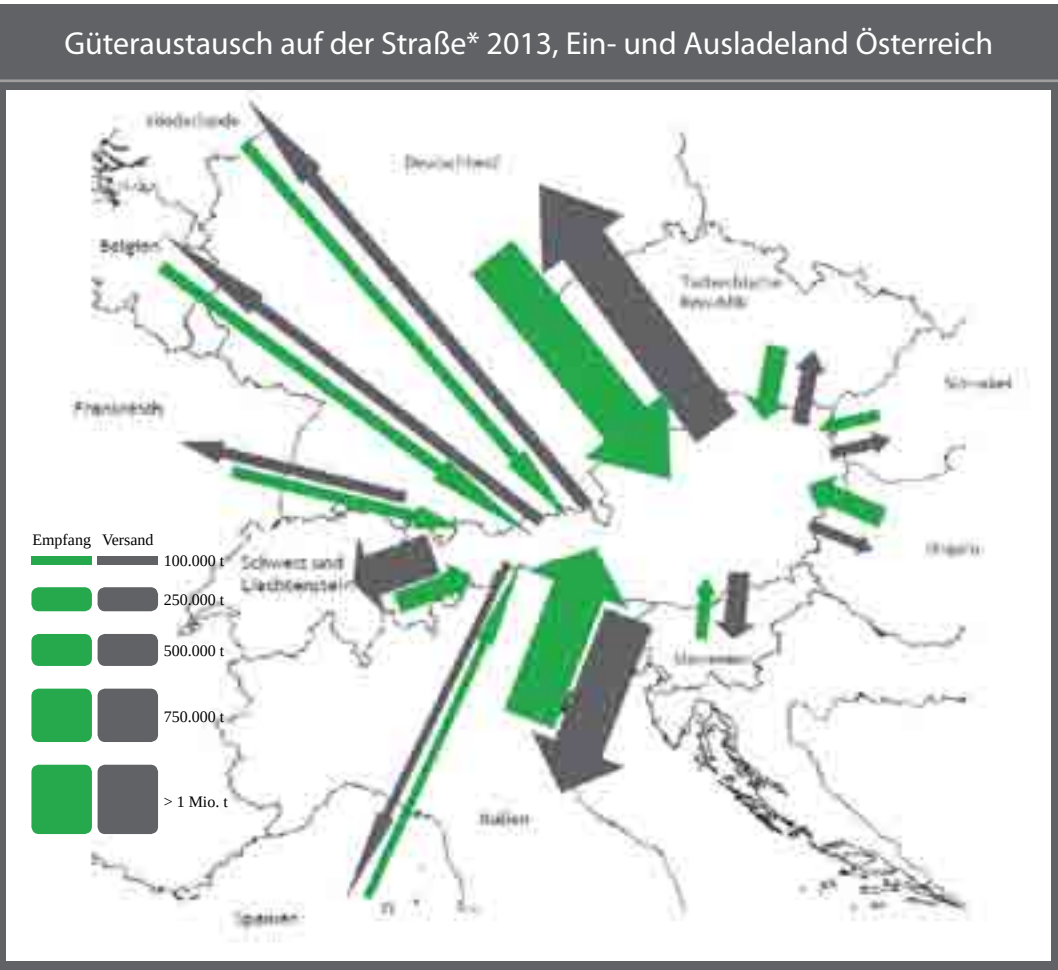


* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr
** = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)
Quelle: Statistik Austria

Die Betrachtung des grenzüberschreitenden Güteraustausches österreichischer Unternehmen auf der Straße zeigt, dass für den Güterempfang wie für den Güterversand die Nachbarländer Deutschland und Italien die wichtigsten Handelspartner sind. Zu den wichtigsten Gütergruppen in beiden Ländern gehören Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere.

Weitere wichtige Einlade-/Ausladeregionen für den Güterkraftverkehr sind die Schweiz und Liechtenstein, die ihren Schwerpunkt in den Gütergruppen Steine, Erden und Baustoffe sowie

Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren haben. Neben den bereits angeführten Ländern werden große Mengen nach/von Tschechien, Slowenien, Frankreich, Niederlande sowie Slowakei transportiert, wobei der größte Transportanteil (ausgen. Tschechien) in die Gruppe der Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren fällt.

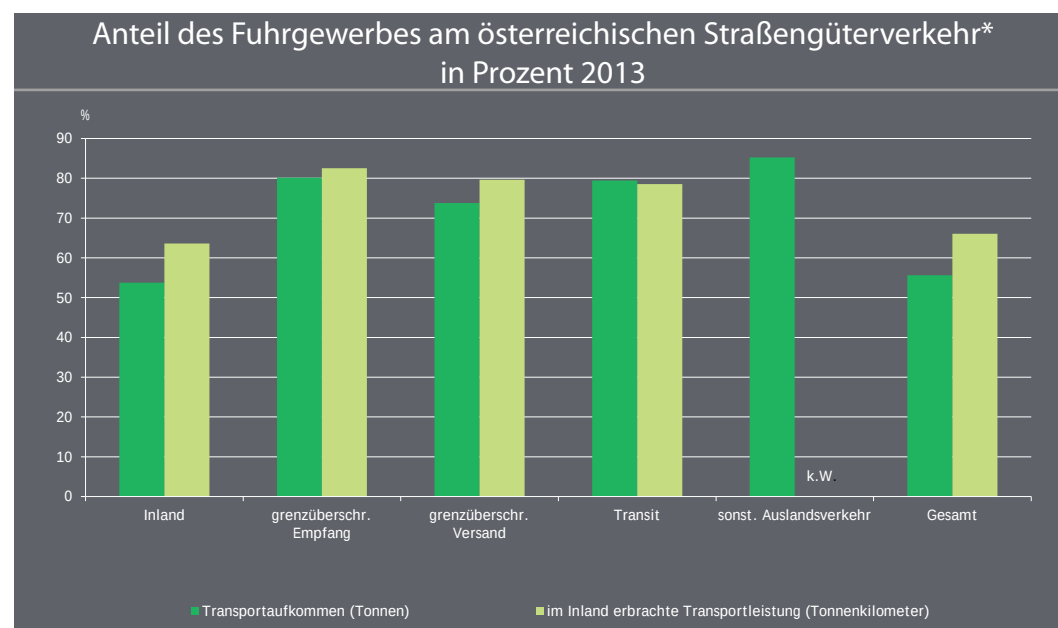


* österreichisches Güterbeförderungsunternehmen und Werkverkehr; beladene Fahrten mit österreichischen Fahrzeugen mit einer Nutzlast von 2 t und mehr
Quelle: Statistik Austria





Der Güterkraftverkehr setzt sich aus dem Werkverkehr und dem gewerblichen Verkehr (Fuhrgewerbe) zusammen. Im Jahr 2013 entfallen 54 % des Transportaufkommens und 64 % der im Inland erbrachten Transportleistung auf das Fuhrgewerbe. Wie aus der Grafik erkennbar, ist der Anteil der Transportleistung höher als das Transportaufkommen, was darauf schließen lässt, dass im Fuhrgewerbe weitere Distanzen zurückgelegt werden, als im Werkverkehr.



Anmerkung: Im Fuhrgewerbe wurden zwar nur rund 21 % der Zugmaschinen (LKW und Sattelfahrzeuge) bzw. rund 15 % aller fuhrgewerblich genutzten LKW eingesetzt. Diese sind gemessen an der Nutzlast jedoch wesentlich größer als im Werkverkehr.

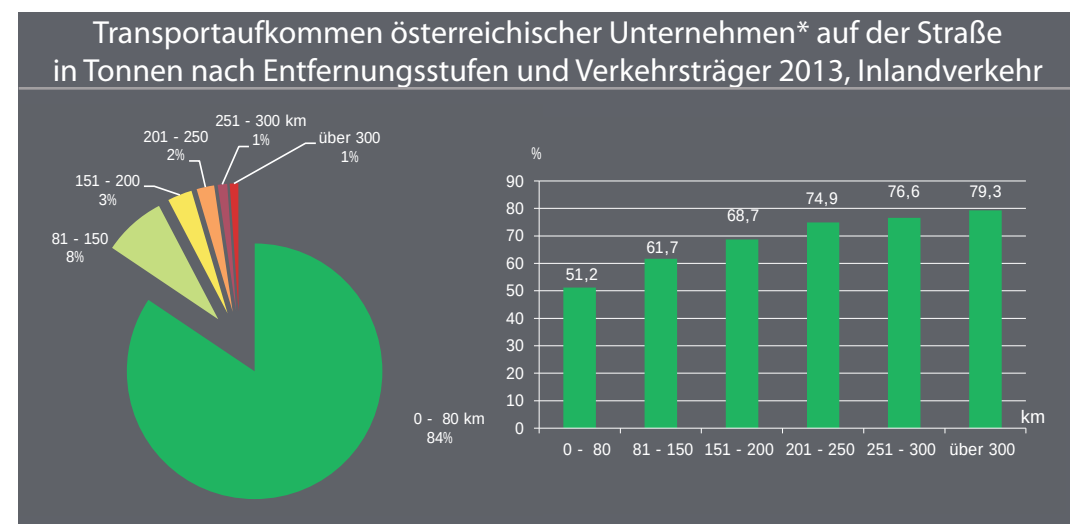
k.W. = kein Wert verfügbar

* österreichisches Güterbeförderungsunternehmen und Werkverkehr; beladene Fahrten mit österreichischen Fahrzeugen mit einer Nutzlast von 2 t und mehr

Quelle: Statistik Austria

84 % des Transportaufkommens im Inland wird auf einer Strecke von 0-80 km transportiert. Der Anteil des Fuhrgewerbes steigt kontinuierlich bis zu einem Anteil von 79,3 % bei Entfernungen von über 300 km an. Auf einer Strecke von 81-150 km beträgt der Fuhrgewerbeanteil am Transportaufkommen 61,7 %.

Im Vergleich zum Vorjahr ist es zu einer Erhöhung um 6,4 % in der größten Entfernungsstufe gekommen (Vergleichswert – Anteil 2012: 78,6 %).



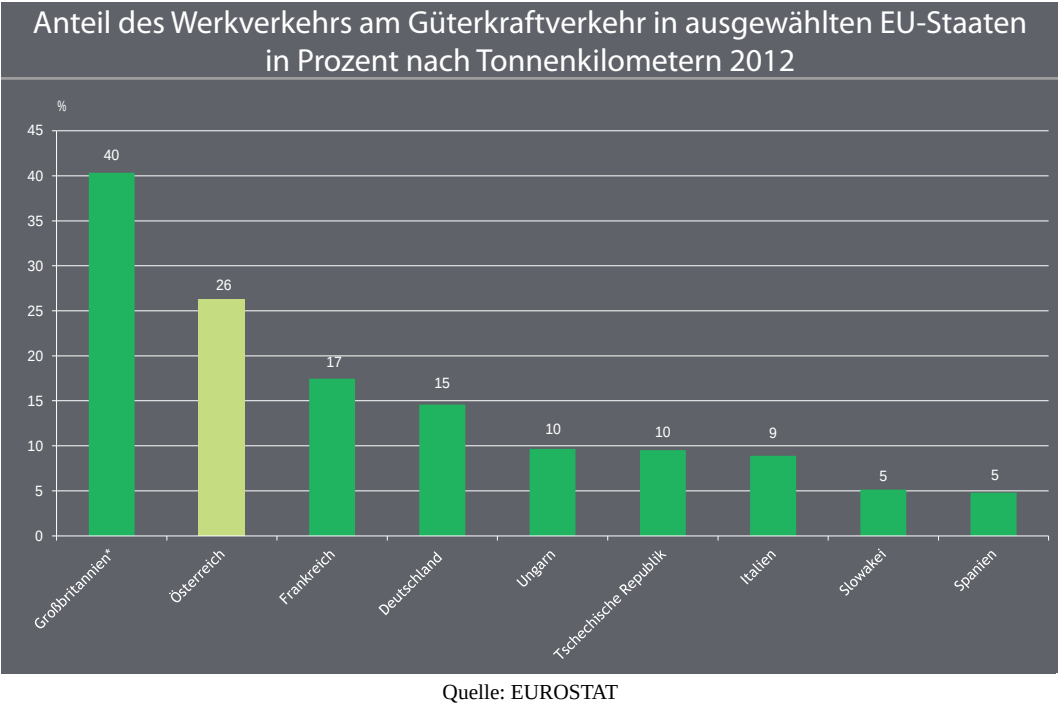
* Werkverkehr und Fuhrgewerbe, erhoben sind Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 2 Tonnen und mehr

Quelle: Statistik Austria



Aus der unten abgebildeten Grafik ist die unterschiedliche Bedeutung des Werkverkehrs im EU-Vergleich erkennbar.

Der Anteil des österreichischen Werkverkehrs am gesamten Güterkraftverkehr liegt im Jahr 2012 bei 26,3 % und steigt im Vergleich zum Vorjahr. Der Anteil des Werkverkehrs in Frankreich und Italien geht zurück. In Ungarn, Tschechien und der Slokwakei erhöht sich dagegen der Anteil im Vergleichszeitraum. In Deutschland und Spanien bleibt er auf einem ähnlichen Niveau wie im Jahr 2012.



6.3. Schiene

Nicht ganz ein Drittel des Transportaufkommens und der Transportleistung der österreichischen Güterbeförderer auf der Schiene entfällt 2012 auf den grenzüberschreitenden Empfang. Zu den wichtigsten Einladeländern in Bezug auf das Transportaufkommen zählen Deutschland, Ungarn, Tschechische Republik, Slowenien, Slowakei, Italien und Polen.

Neben dem Empfang spielen der Inlandverkehr, der Versand und der Transit ebenfalls eine

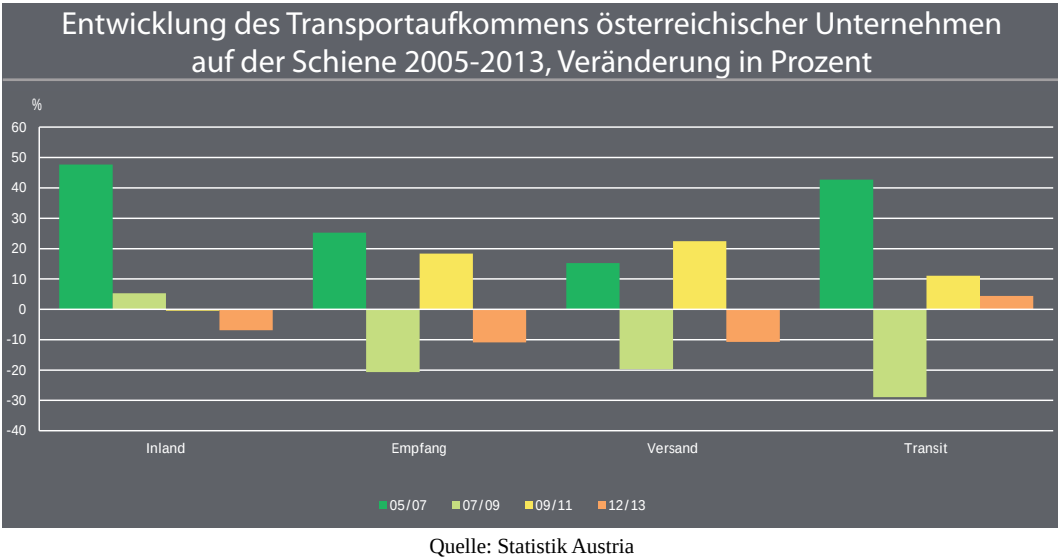
wichtige Rolle. Im grenzüberschreitenden Versand wird der größte Anteil der beförderten Mengen nach Deutschland, Italien, Ungarn und nach Slowenien befördert.

Güterverkehr österreichischer Unternehmen auf der Schiene 2013

	Transportaufkommen		Transportleistung (im Inland)	
	in 1.000 Tonnen	Anteil in %	in Mio Tonnen-kilometern*	Anteil in %
Inland	28.769	32,4	4.634	25,4
Empfang	26.882	30,3	5.545	30,4
Versand	16.756	18,9	3.749	20,6
Transit	16.265	18,3	4.289	23,5
Gesamt	88.672	100,0	18.218	100,0

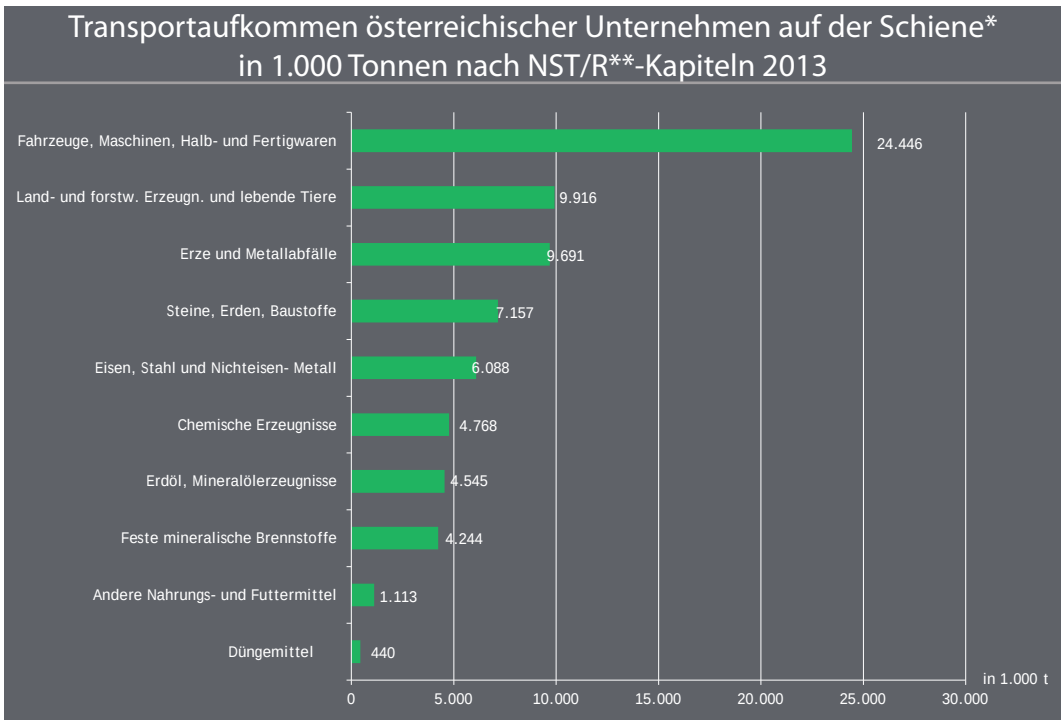
* = Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer
Quelle: Statistik Austria

Das Transportaufkommen österreichischer Unternehmen auf der Schiene unterliegt im Zeitverlauf immer wieder Schwankungen, teilweise mitverursacht durch die Wirtschaftszyklen. Insgesamt kommt es 2013 zu Rückgängen in fast allen Verkehrsbereichen im Vergleich zum Vorjahr: Im Detail werden im Inland 6,9 % weniger Güter transportiert, im grenzüberschreitenden Empfang und Versand geht das Transportaufkommen um knapp 11 % zurück. Der Transit verzeichnet eine leichte Zunahme im Ausmaß von 4,4 %.





Mehr als ein Drittel des Transportaufkommens im Güterverkehr auf der Schiene fällt mit 24,4 Mio. Tonnen in die Gütergruppe Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren. Bei 13,7 % oder 9,9 Mio. Tonnen des Transportaufkommens handelt es sich um land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere.



* ohne Transit
** = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (10 Kapitel)
Quelle: Statistik Austria

6.4. Luftfahrt

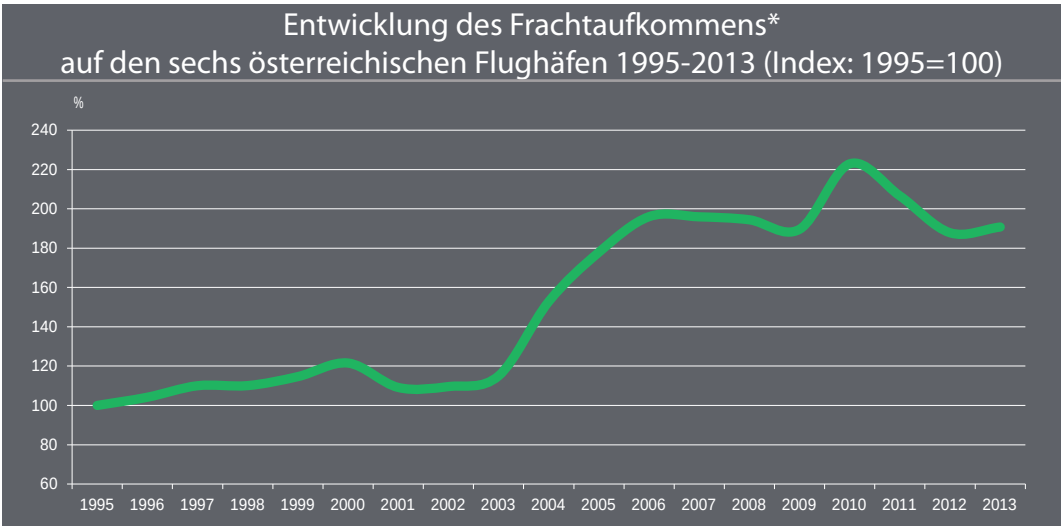
Im Jahr 2013 kommt es auf den österreichischen Flughäfen zu einem Frachtaufkommen von insgesamt 210.468 Tonnen, das bedeutet eine Zunahme um 1,5 %. Den größten Anteil verzeichnet der Flughafen Wien/Schwechat mit einem Anteil von 95,1 %. Das Postaufkommen ist im Vergleich zu 2012 um 10,9 % auf 11.722 Tonnen gesunken und wird fast zu 100 % über den Flughafen der Bundeshauptstadt versendet.

Frachtaufkommen* nach Verkehrsart
auf den sechs österreichischen Flughäfen 2013

	Wien	Graz	Innsbruck	Klagenfurt	Linz	Salzburg	Gesamt
Inland	325	51	217	0	20	38	651
Empfang	99.683	39	1	0	2.162	40	101.925
Versand	78.818	222	19	0	3.432	104	82.596
Transit	21.379	0	0	0	3.917	0	25.296
Frachtaufkommen in Tonnen	200.205	312	238	0	9.531	182	210.468
Anteil in %	95,1	0,1	0,1	0,0	4,5	0,1	100,0

* an, ab + Transit
Quelle: Statistik Austria

Die folgende Grafik zeigt seit 1995 eine dynamische Entwicklung des Luftfrachtaufkommens geprägt durch den Einbruch 2001 (aufgrund der Terroranschläge in New York) und 2008/2009 (aufgrund der Wirtschaftskrise). Mit 2003 kommt es zu deutlich größeren Zunahmen, die mit der Entwicklung und Bedeutung des Flughafens Wien/Schwechat in Zusammenhang stehen. Im Vergleich zum Vorjahr kommt es zu einer leichten Zunahme des Frachtaufkommens.



* an, ab + Transit
Quelle: Statistik Austria



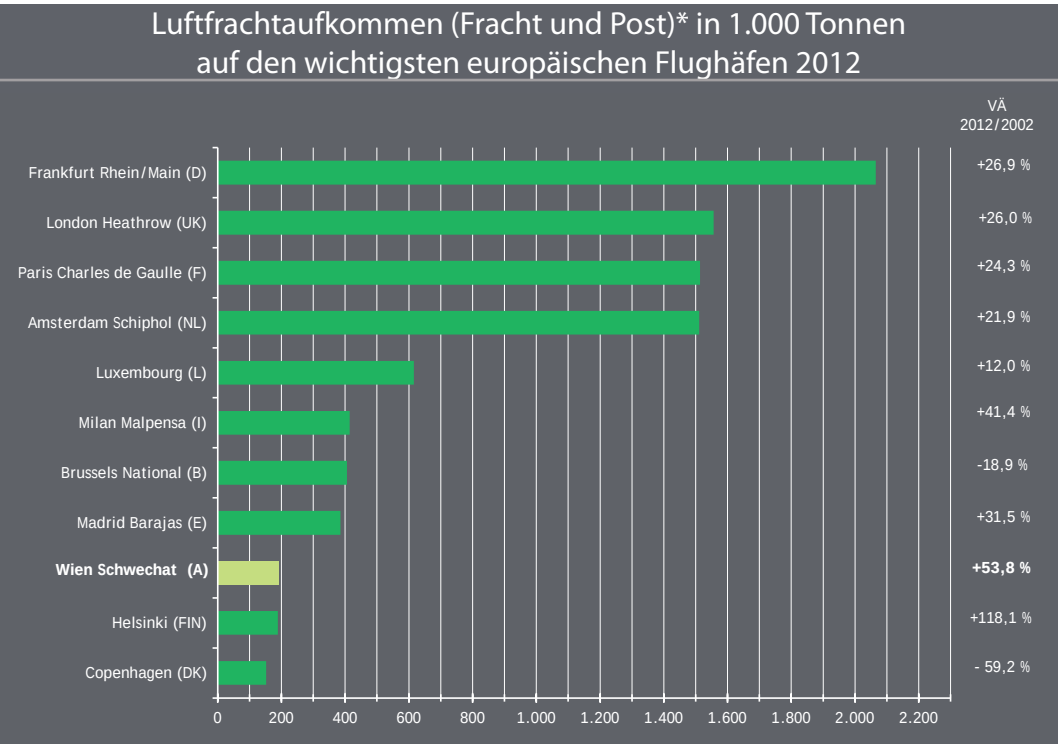
Am Flughafen Wien/Schwechat werden im Jahr 2013 92,0 % des Luftfrachtversandes (inkl. Transit) und 95,4 % des Luftfrachtempfanges der Gütergruppe „Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren“ zugeordnet. Zudem kommen mehr als 6.900 Tonnen „Chemische Erzeugnisse“ und mehr als 1.900 Tonnen „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“, die per Luftfracht versendet bzw. empfangen werden. Der Empfang hat dabei einen Anteil von 55,8 % am gesamten Luftfrachtaufkommen.

Insgesamt kommt es zu einer Erhöhung des gesamten Luftfrachtaufkommens um 1,5 % im Jahr 2013.

Luftfrachtaufkommen in Tonnen auf dem Flughafen Wien/Schwechat nach ausgewählten NST/R*-Kapiteln 2013			
	Versand und Transit	Empfang	Gesamt
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse u. lebende Tiere	528	1.435	1.963
Andere Nahrungs- und Futtermittel	841	658	1.498
Feste mineralische Brennstoffe			
Erdöl, Mineralölerzeugnisse	18	16	35
Erze und Metallabfälle		0,2	
Eisen, Stahl und NE-Metalle (E-Halbzeug)	214	289	503
Steine, Erden und Baustoffe	4	7	11
Düngemittel			
Chemische Erzeugnisse	4.732	2.216	6.948
Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren	72.698	95.169	167.867
davon			
Fahrzeuge und Beförderungsmittel	854	680	1.535
Landmaschinen	11	21	32
Andere Maschinen, Apparate, Motoren u. Einzelteile	27.407	23.620	51.027
Metallwaren	268	368	636
Glas, Glaswaren, keramische u. andere mineral. Erzeugnisse	234	123	357
Leder- u. Textilwaren	812	6.940	7.752
Sonstige Waren	8.497	5.434	13.931
Besondere Transportgüter	34.615	57.983	92.599

* = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik
Quelle: Statistik Austria

Der internationale Vergleich mit europäischen Flughäfen zeigt, dass der Flughafen Wien/Schwechat beim Luftfrachtaufkommen eher geringe Umschlagsmengen aufweist. Zu den wichtigsten Flughäfen im Frachtaufkommen gehören Frankfurt Rhein/Main mit 2,1 Mio. Tonnen, London Heathrow mit 1,6 Mio. Tonnen, Amsterdam und Paris Charles de Gaulle mit 1,5 Mio. Tonnen an Frachtaufkommen.



* Empfang, Versand und Transit
Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

Der Vergleich der Entwicklung des Frachtaufkommens zwischen 2002 und 2012 zeigt, dass es bei den meisten europäischen Flughäfen zu einem Anstieg gekommen ist. Wien/Schwechat verzeichnet dabei eine Zunahme von 53,8 % in den vergangenen zehn Jahren.

6.5. Donauschifffahrt

Methodische Anmerkung: Mit der EU-Erweiterung am 1.Mai 2004 konnte der Transitverkehr in den Jahren 2004 und 2005 nicht vollständig erhoben werden. Mit der aktuellen Rechtsgrundlage wird der Transitverkehr seit Beginn des Berichtsjahres 2007 monatsweise auf eine mögliche Untererfassung hin geprüft und gegebenenfalls ausgeglichen. Die Wahrscheinlichkeit einer Untererfassung im Bereich des Transits ist daher bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen.

Im Güterverkehr auf der Donau spielt der grenzüberschreitende Güterempfang mit einem Transportaufkommen von 5,5 Mio. Tonnen und einer Transportleistung von 5,4 Mrd. Tonnenkilometern im Jahr 2013 die bedeutendste Rolle. Der Inlandverkehr umfasst 6,6 % des gesamten Transportaufkommens auf der Donau.



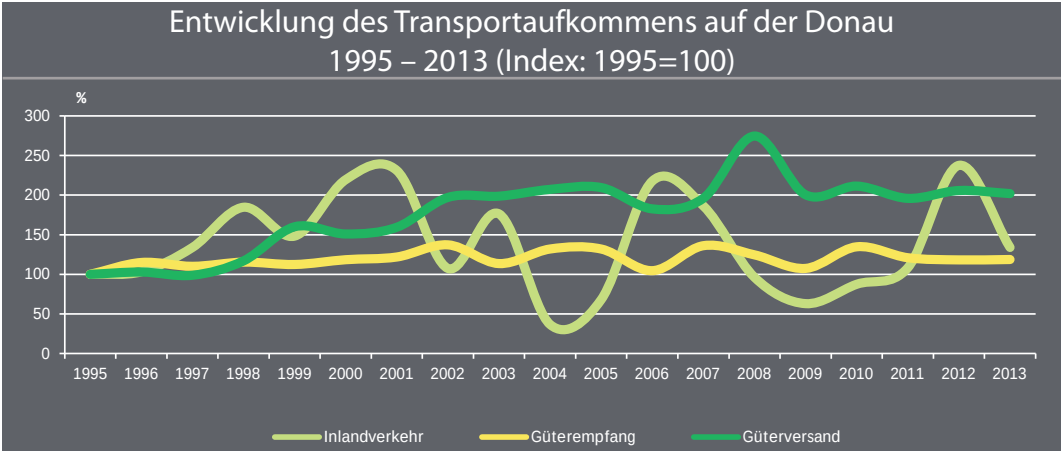
Güterverkehr auf der Donau mit österreichischen und ausländischen Schiffen 2013				
	Transportaufkommen in 1.000 Tonnen		Transportleistung in Mio Tonnenkilometer** im In- und Ausland	
	gesamt	davon österreichische Schiffe in %	gesamt	davon österreichische Schiffe in %
Inland	699	54,6	103	65,8
Empfang	5.462	16,9	5.432	1,2
Versand	1.593	13,4	1.410	59,3
Transit*	2.870	1,7	4.180	4,5
Gesamt	10.624	14,8	11.126	0,8

* Werte hochgewichtet

** Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer

Quelle: Statistik Austria

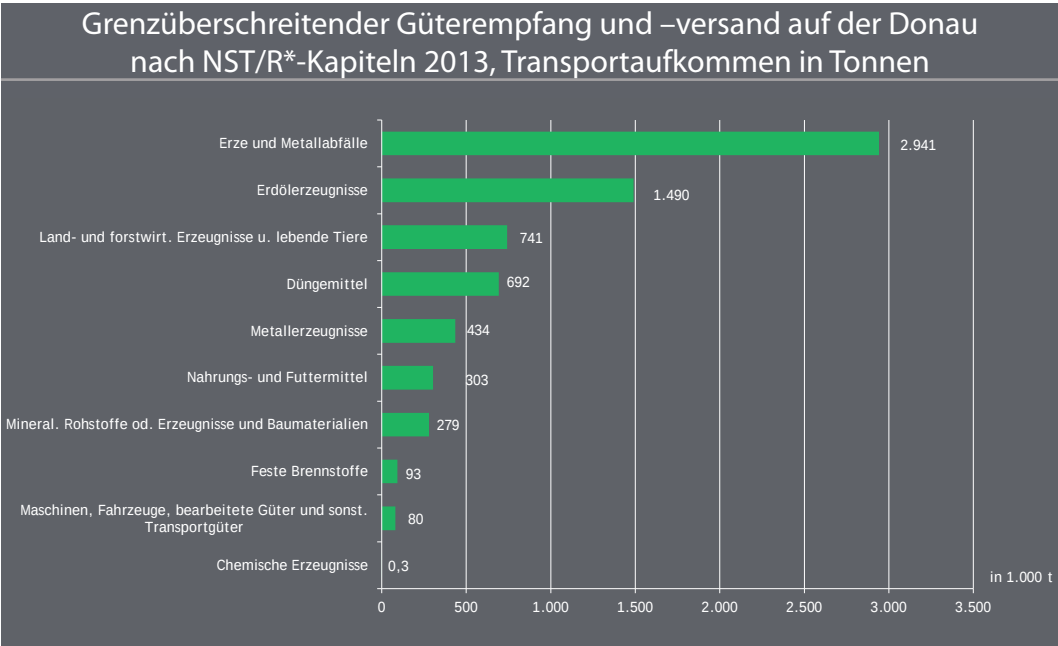
Die zeitliche Gegenüberstellung der Verkehrsarten zeigt eine sehr dynamische Entwicklung im Güterversand verglichen mit dem Güterempfang. Die extremen Schwankungen im Inlandverkehr sind auf die – im Jahresvergleich – stark schwankenden Schotter- und Sandausbaggerungen in der Nähe der österreichischen Häfen und den wechselnden Wasserstand der Donau zurückzuführen.



Quelle: Statistik Austria



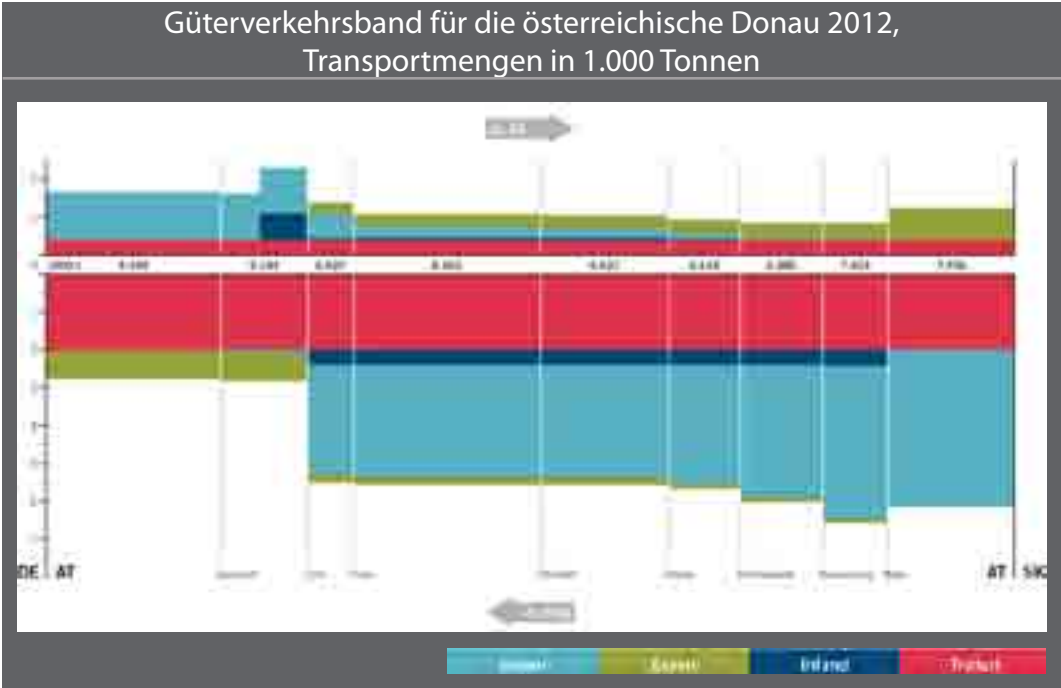
Das größte Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Güterempfang und Güterversand im Jahr 2013 verzeichnet die Gütergruppe „Erze und Metallabfälle“ mit einem Umfang von mehr als 2,9 Mio. Tonnen bzw. 41,7 % des gesamten Transportaufkommens. Von der Gruppe „Erdöl und Mineralerzeugnisse“ wurden insgesamt 1,5 Mio. Tonnen empfangen bzw. versendet.



* = einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik
Quelle: Statistik Austria

Das Güterverkehrsband stellt die Transportmengen auf den Donauabschnitten unter Berücksichtigung der Verkehrsart grafisch dar. Es ist gut ersichtlich, dass ein Großteil der Importe in Linz umgeschlagen wird, was vor allem auf Erztransporte für die voestalpine zurückzuführen ist. Der von Linz aus betrachtet stromaufwärts gelegene Donauabschnitt bis zur deutsch-österreichischen Staatsgrenze zeigt daher eine deutlich geringere Güterverkehrsdichte, als der stromabwärts von Linz liegende Donauabschnitt.

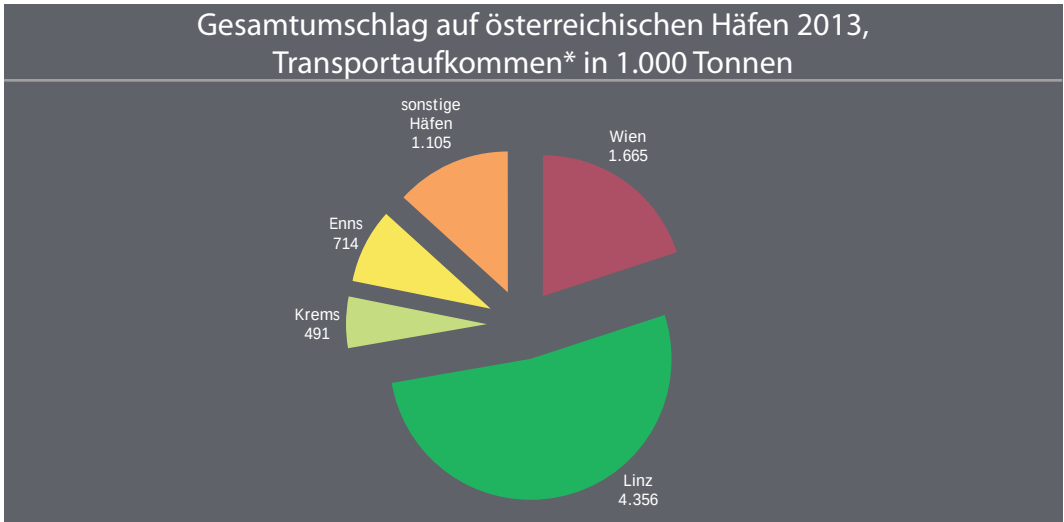
Im Jahr 2012 werden im Transitverkehr 4,8-mal so viele Waren zu Berg als zu Tal transportiert.



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung via Donau

Der wichtigste Hafen auf der Donau bezogen auf das Transportaufkommen im Jahr 2013 ist Linz mit 4,3 Mio. Tonnen Gesamtumschlag bzw. einem Anteil von 51,5 % des gesamten Aufkommens. Der Hafen Wien weist einen Anteil von 19,7 % mit rund 1,7 Mio Tonnen auf.

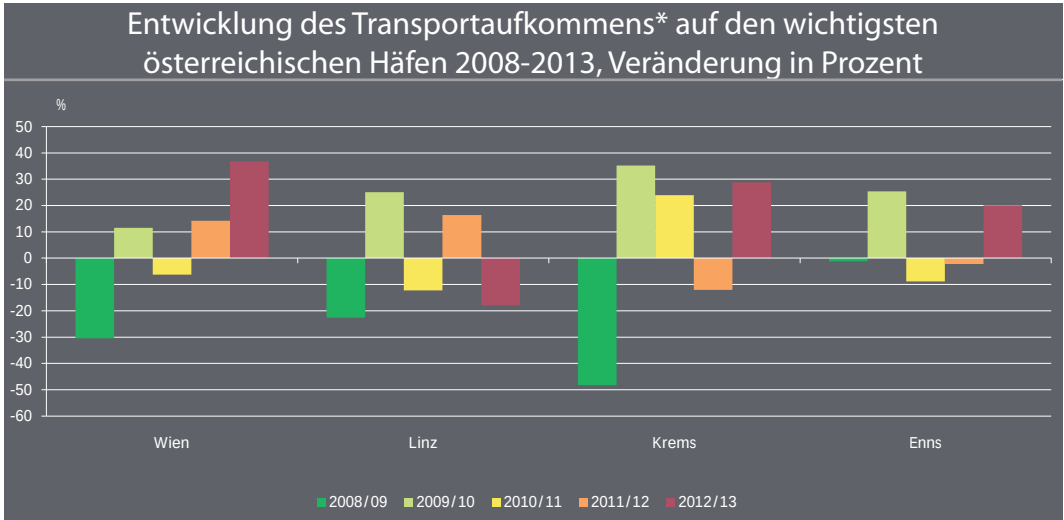




* Summe der ein- und ausgeladenen Tonnen

Quelle: Statistik Austria

Ein Vergleich im Zeitverlauf 2008 bis 2013 zeigt deutliche Schwankungen im Transportaufkommen der wichtigsten österreichischen Donauhäfen. Der Grund liegt u.a. an den schwankenden Sand- und Schotterausgrabungen in der Nähe der österreichischen Häfen und dem wechselnden Wasserstand der Donau.



* Summe der ein- und ausgeladenen Tonnen

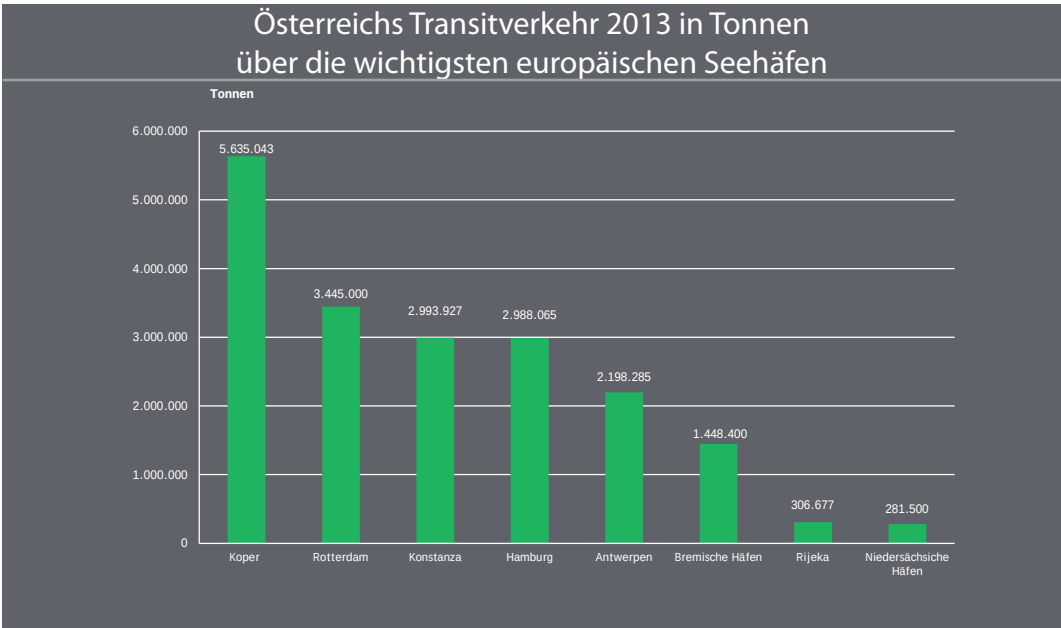
Quelle: Statistik Austria

EXKURS

Österreichs Transitverkehr über wichtige europäische Seehäfen

Österreich ist ein Binnenstaat und verfügt deswegen nicht über eigene Seehäfen. Da ein beträchtlicher Anteil des internationalen Handels über Seehäfen abgewickelt wird, sollen hier die wichtigsten europäischen Transithäfen für Österreich dargestellt werden.

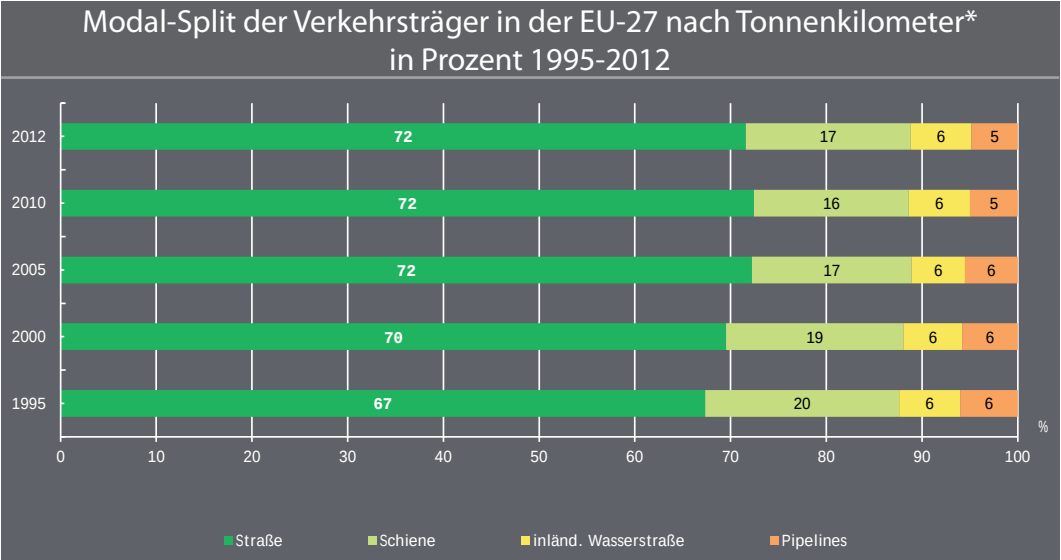
Das Gesamtaufkommen (Export und Import) des österreichischen Transitverkehrs an den sieben wichtigsten europäischen Seehäfen beträgt über 19,3 Mio. Tonnen im Jahr 2013. Neu aufgenommen in das Ranking wurden die niedersächsischen Häfen, daher wird auf einen Jahresvergleich verzichtet. Im Jahr 2013 ist der Hafen Koper mit rund 5,6 Mio. Tonnen der mengenmäßig wichtigste Transitseehafen für Österreich, knapp gefolgt vom Hafen Rotterdam.



Quelle: Wochenzeitung Verkehr

6.6. Modal Split EU 27

Im Jahr 2012 werden 71,6 % der Gütertransporte in der EU-28 auf der Straße erbracht, verglichen mit dem Jahr 1995 findet in den vergangenen Jahren eine Verschiebung von der Schiene auf die Straße statt. Der Anteil der Transporte auf der inländischen Wasserstraße und den Pipelines ist im Vergleichszeitraum leicht zurückgegangen.

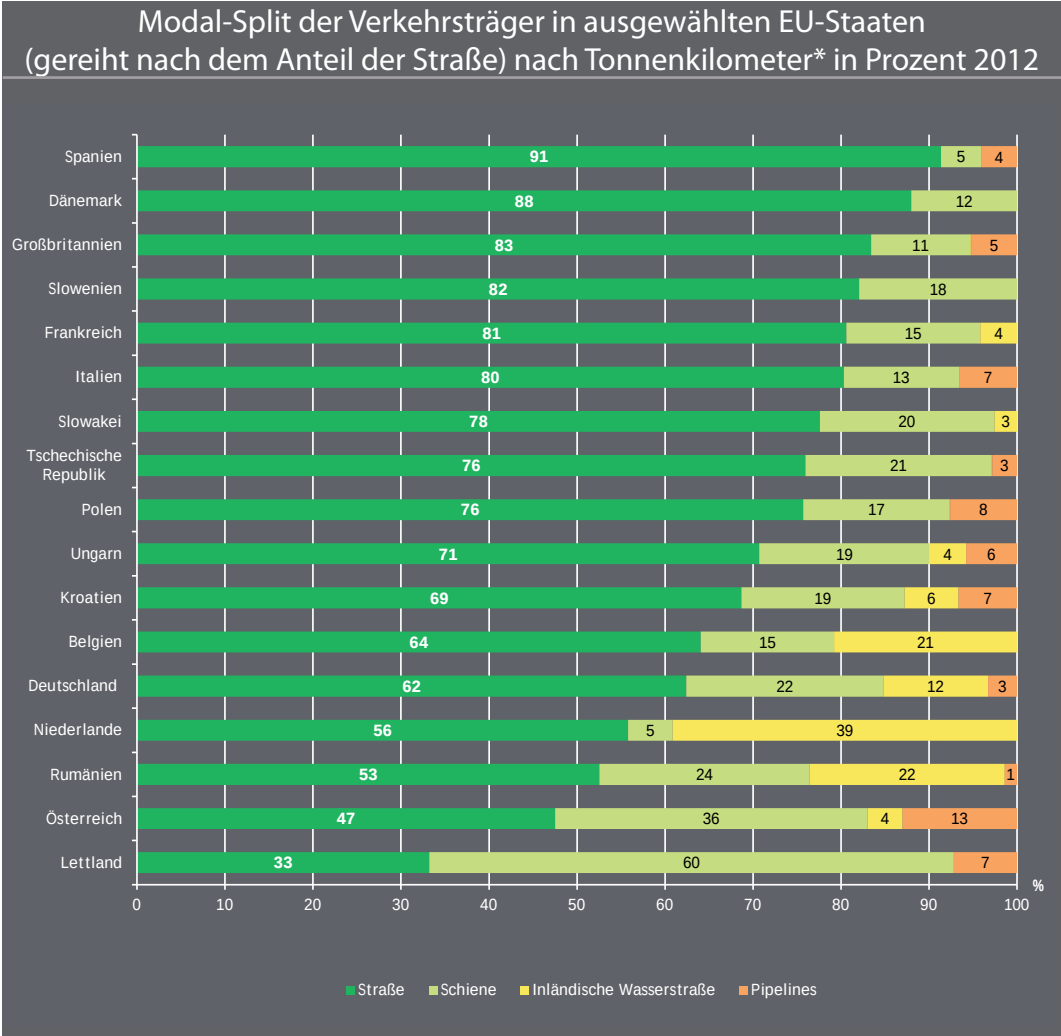


* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer
Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr

Im Vergleich ausgewählter europäischer Länder ist die Verteilung der Transportleistung unterschiedlich. Während in Spanien, Dänemark, Großbritannien und Slowenien die Straße im Jahr 2012 für mehr als 82 % der Transportleistung verantwortlich ist, beträgt der Anteil in Österreich 47 %.

Die Schiene ist vor allem in Lettland, Österreich, der Tschechischen Republik, Ungarn, Deutschland, Slowenien, Kroatien und Rumänien ein wichtiger Verkehrsträger. Im Vergleich zu den anderen europäischen Ländern, in denen inländische Wasserstraßen und Pipelines nur gering für die Transportleistung verantwortlich sind, wird in Deutschland, Belgien, Rumänien und den Niederlanden ein Anteil zwischen 12 % und 39 % der Transportleistung über inländische Wasserstraßen abgewickelt.

In Österreich fällt auf die Pipelines ein Anteil von 13 % der Transportleistung.



* Tonnen multipliziert mit der Anzahl der zurückgelegten Kilometer
Quelle: Europäische Kommission/DG Energie und Verkehr



Die Österreichische Verkehrswirtschaft
Daten und Fakten - Ausgabe 2014



PERSONENVERKEHR



7. PERSONENVERKEHR

7.1. Zusammenfassender Vergleich

Der österreichische Personenverkehr wird mengenmäßig vom Autobuslinienverkehr angeführt und in weiterer Folge vom ÖBB-Schienenbetrieb. Die Verkehrsträger Luftfahrt und Schifffahrt befördern im Vergleich dazu weniger Personen.

In den vergangenen Jahren kommt es zu einer Zunahme der beförderten Personen im Autobuslinienverkehr. Die Beförderungen im ÖBB-Schienenbetrieb nehmen im Vergleich zum Vorjahr zu. Die Anzahl der beförderten Passagiere auf Österreichs Flughäfen nimmt geringfügig ab zwischen 2012 und 2013.

Anzahl der beförderten Personen 2013

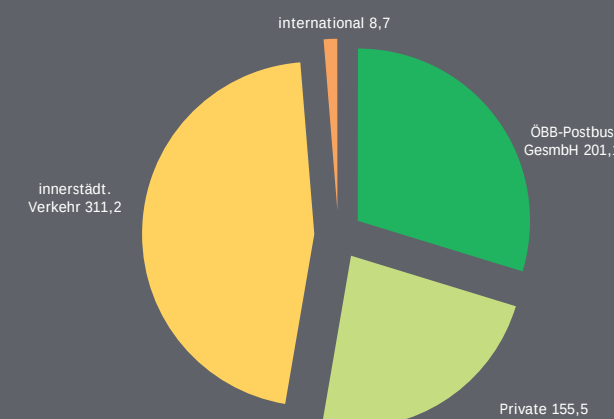
Straße (österreichische Autobuslinien 2012)	676,5 Mio.
Schiene (ÖBB)	234,0 Mio.
Luftfahrt	26,3 Mio.
Schifffahrt (Schätzung von via donau 2012)	1,1 Mio.

7.2. Straße (Buslinienverkehr)

Im Jahr 2012 werden insgesamt 676,5 Mio. Personen im österreichischen Autobuslinienverkehr befördert. Auf den innerstädtischen Verkehr entfallen dabei 46,0 %, auf die ÖBB-Postbusse 29,7 % und auf private Anbieter 23,0 %.

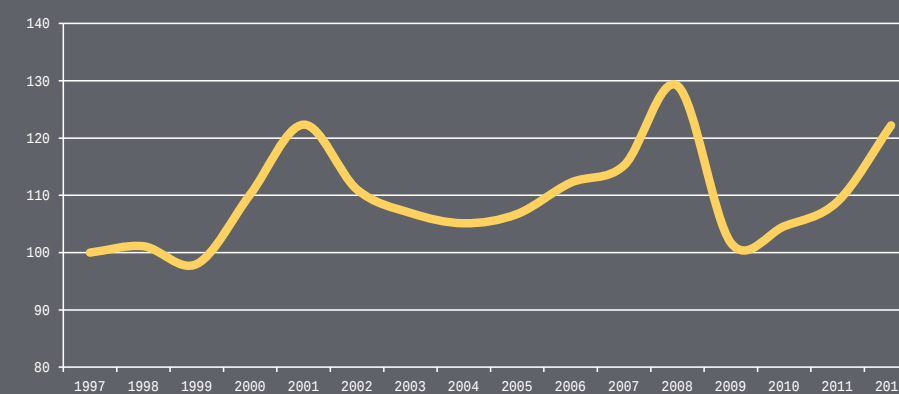
In den Jahren 1999 bis 2001 ist die Anzahl der beförderten Personen im Buslinienverkehr angestiegen. Bis 2004 kommt es zu einem Rückgang, der von einer Zunahme bis 2008 abgelöst wird. Im Jahr 2012 kommt es zu einer leichten Erhöhung in der Anzahl der beförderten Personen von 4,1 % im Vergleich zu 2011.

Anzahl der im Autobuslinienverkehr beförderten Personen in Mio. 2012



Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Entwicklung der Anzahl der beförderten Personen im Autobuslinienverkehr 1997-2012 (Index: 1997=100)

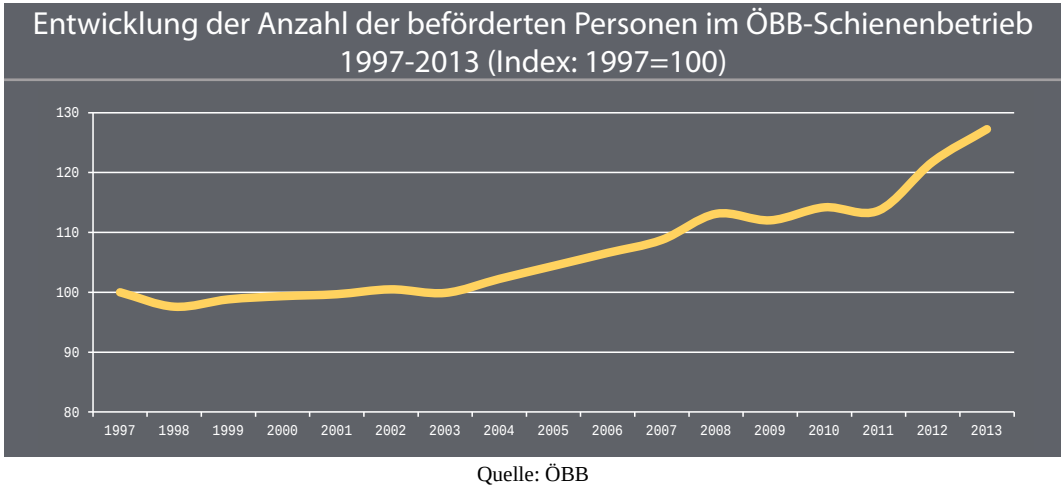


Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

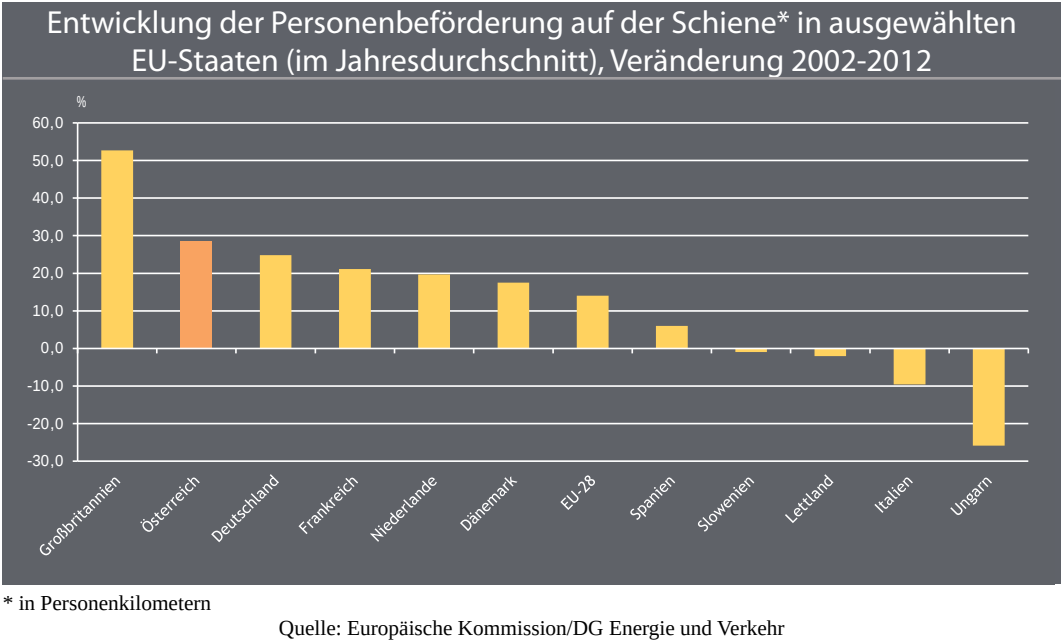


7.3. Schiene

Im Jahr 2013 werden von der ÖBB ca. 234 Mio. Personen auf der Schiene befördert. Ein Vergleich über Jahre zeigt bis auf geringfügige Rückgänge 1998, 2003 und 2009 eine kontinuierlich steigende Entwicklung in der Personenbeförderung. Seit dem Jahr 2004 nimmt die Anzahl der beförderten Personen merklich zu.



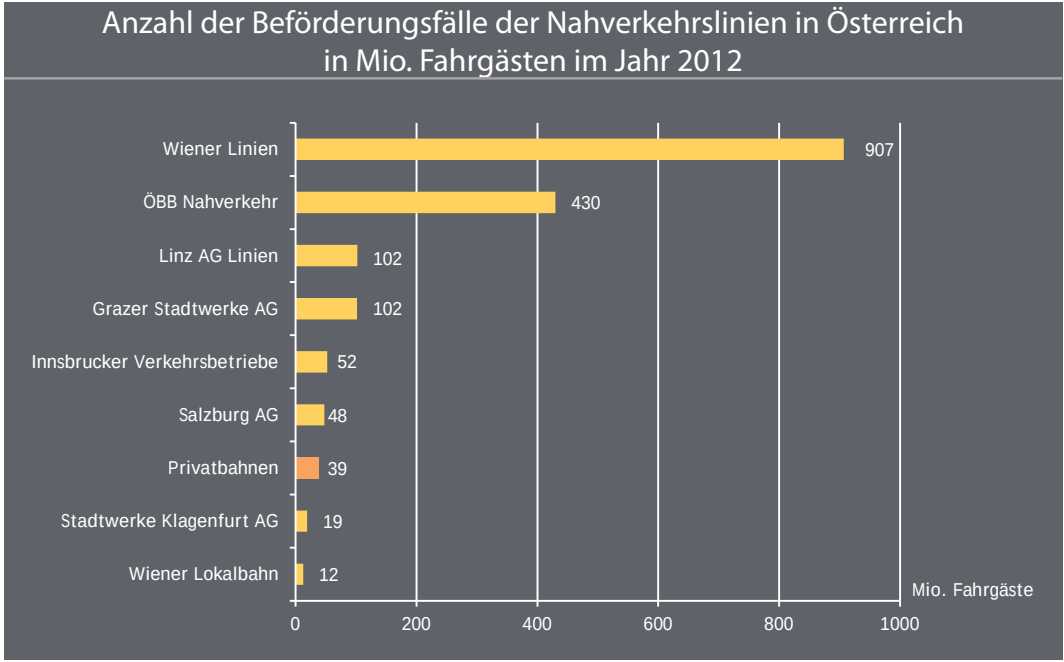
Die Personenbeförderung auf der Schiene gemessen an den Personenkilometern hat in den EU-28 Mitgliedstaaten im Zeitraum 2002 und 2012 um 14,1 % zugenommen. In Österreich steigt die Beförderung der Personen im stärkeren Ausmaß (28,5 %) als im EU-Durchschnitt. Große Zunahmen weisen die Länder Dänemark, Deutschland, Spanien, Niederlande, Frankreich und Großbritannien auf. Zu leichten Rückgängen kommt es in Slowenien und in Lettland. Ungarn und Italien verzeichnen stärkere Rückgänge im Ausmaß von 25,9 % bzw. 9,5 %.



EXKURS
Nahverkehr

Die im Kapitel Schiene ausgewiesenen Personenbeförderungen nehmen nur auf den ÖBB-Schienenbetrieb Bezug. Daneben existieren weitere für den Nahverkehr in den einzelnen Landeshauptstädten wichtigen Verkehrslinienbetreiber wie die Stadtwerke Klagenfurt AG, Salzburg AG, Linz AG Linien, Grazer Stadtwerke AG, Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Wiener Lokalbahnen AG und die Wiener Linien. Diese Nahverkehrslinienbetreiber befördern im Jahr 2012 in Summe rund 1,3 Mrd. Fahrgäste per Straßenbahn, U-Bahn oder Autobus. Mit den ÖBB sind es insgesamt rund 1,7 Mrd. Fahrgäste. Die ÖBB verzeichnen 2012 insgesamt 464 Mio. Fahrgäste inklusive dem Fernverkehr und 430 Mio. Fahrgäste abzüglich des Fernverkehrs auf der Schiene. Zusätzlich verzeichnen die Privatbahnen im Jahr 2012 rund 39 Mio. Beförderungsfälle.

Ein Hinzurechnen dieser Beförderungsfälle zum Modal-Split im Personenverkehr (siehe dazu Kapitel 7.6) würde diesen deutlich zugunsten des Verkehrsträgers verändern. Wie stark sich dieser verändern würde, kann nicht dargestellt werden, weil Daten zu den Personenkilometern im Nahverkehrsbereich leider nicht verfügbar sind.



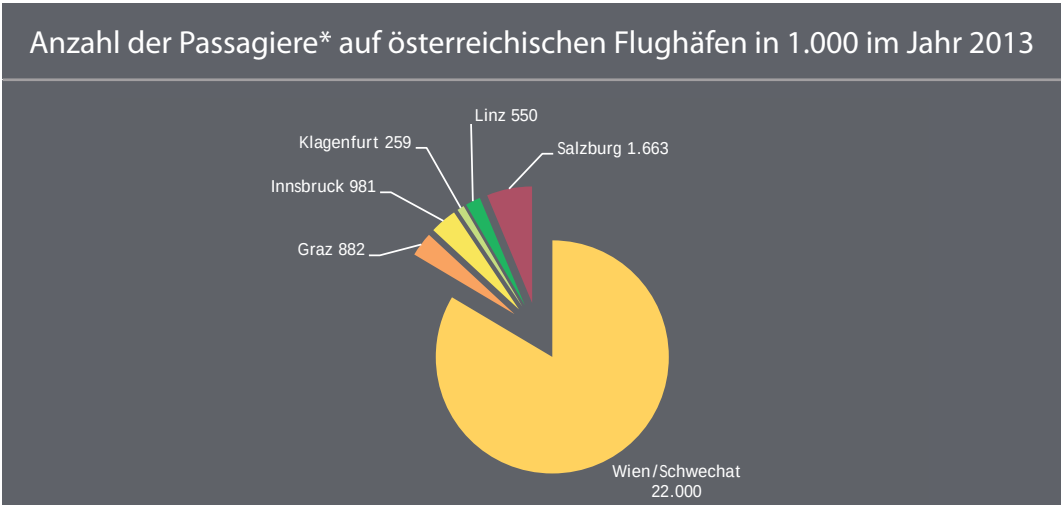
* inklusive Salzburger Lokalbahnen
Quelle: Geschäftsberichte Grazer Stadtwerke AG, Innsbrucker Verkehrsbetriebe, Linz AG Linien, ÖBB, Salzburg AG, STW Stadtwerke Klagenfurt AG, Wiener Linien, Wiener Lokalbahnen AG

7.4. Luftfahrt

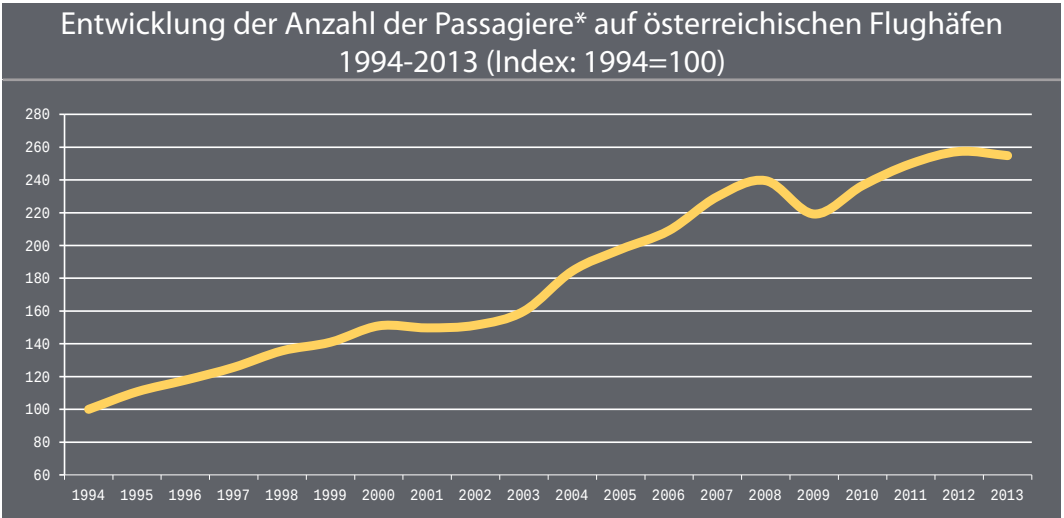
Im nationalen Vergleich werden im Jahr 2013 auf den österreichischen Flughäfen insgesamt 26,3 Mio. Passagiere abgefertigt. 84 % davon entfallen auf den Flughafen Wien/Schwechat und 6 % auf Salzburg. Die Anzahl der Transferpassagiere am Flughafen Wien beträgt 6,8 Mio. im Jahr 2013 und stellt damit einen Anteil von 30,9 % der Gesamtpassagiere in Wien dar (Quelle: Flughafen Wien).

Im Zeitverlauf 1994 bis 2008 wächst die Passagieranzahl auf allen österreichischen Flughäfen kontinuierlich. Im Jahr 2009 kommt es zu einem Rückgang der Fluggäste. Nach diesem kommt es in den darauffolgenden drei Jahren zu einer Erhöhung der abgefertigten Passagiere. Zwischen 2012 und 2013 findet ein kleiner Rückgang von 1 % statt. Im Detail nimmt die Zahl der Fluggäste im Vergleich zum Vorjahr in Wien um 0,7 % ab und nur in Innsbruck um 5,4 % zu. Bei allen anderen österreichischen Flughäfen geht die Passagierzahl zurück (Graz -5,3 %, Klagenfurt -7,5 %, Linz -11,8 % und Salzburg -0,2 %).

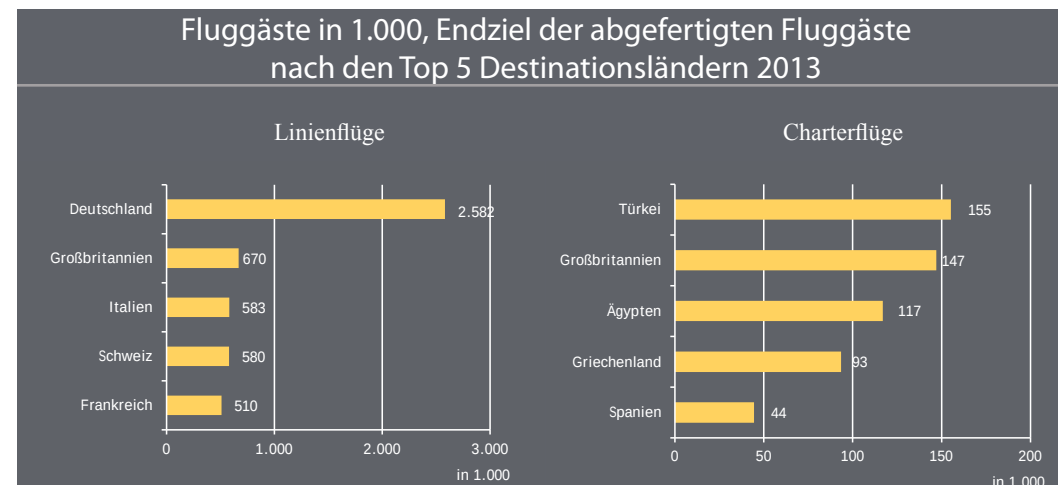
In Bezug auf die Linienflüge bei den Reisedestinationen der Fluggäste ist Deutschland als Endziel mit über 2,5 Mio. Fluggästen im Jahr 2013 an erster Stelle.



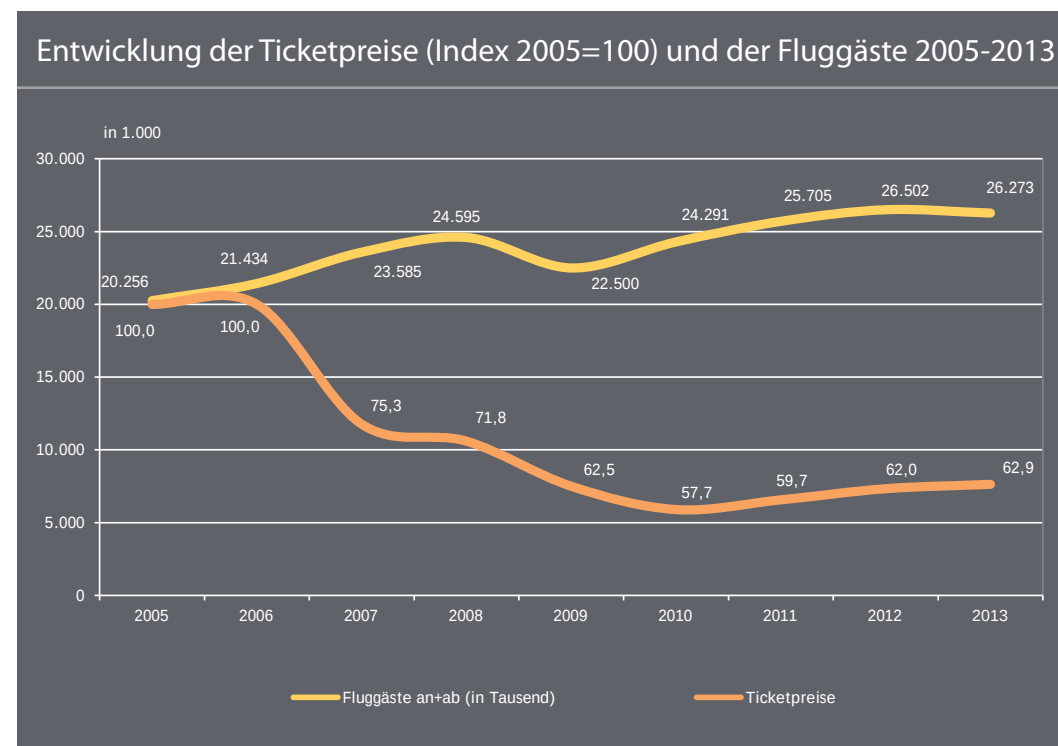
*an, ab + Transit
Quelle: Statistik Austria



*an, ab + Transit
Quelle: Statistik Austria



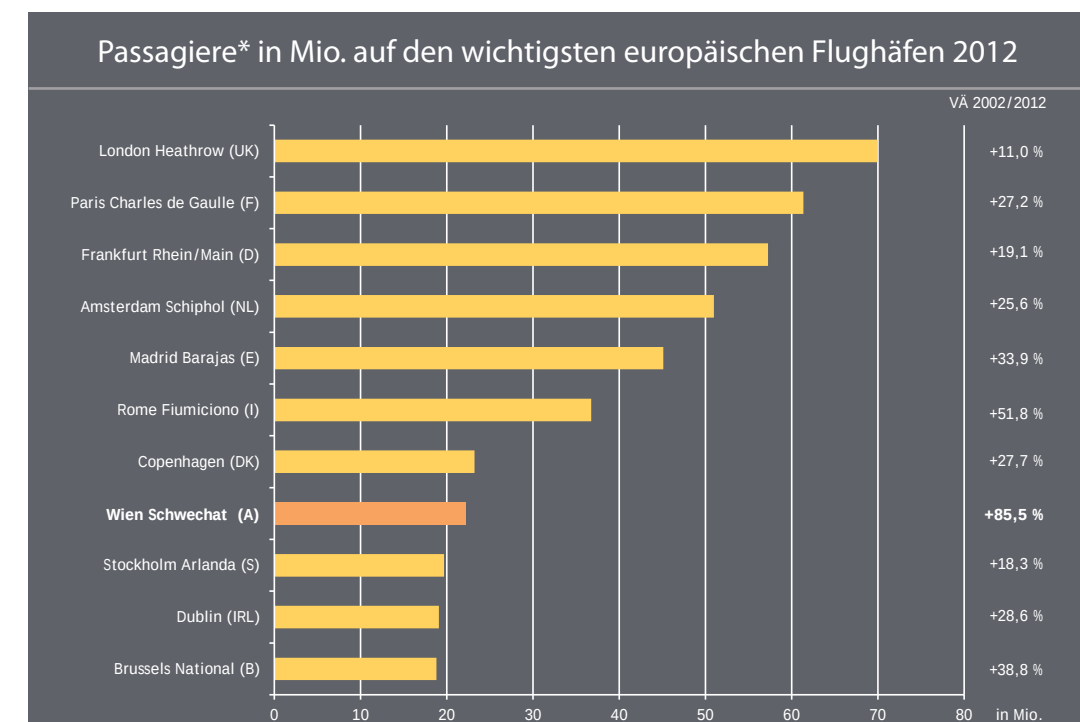
Quelle: Statistik Austria



Quelle: Statistik Austria

Im Charterflugverkehr verzeichnen die Türkei und Großbritannien als Urlaubsländer die meisten Fluggäste im Berichtsjahr 2013. Die Anzahl der Fluggäste im Charterbereich reduziert sich im Vergleich zum Vorjahr bei allen Top-Destinationsländern.

Die Gegenüberstellung von Fluggästen und Ticketpreisen zeigt, dass es zwischen 2005 bis 2010 mit dem Ansteigen der Passagierzahlen gleichzeitig zu einem Rückgang der Ticketpreise kommt. Im Vergleich zum Vorjahr steigen die Ticketpreise und die Passagierzahlen gehen leicht zurück.



*an, ab + Transit

Quelle: EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

Im europäischen Vergleich – gemessen am Passagieraufkommen – ist der Flughafen London Heathrow (2012: 70,0 Mio. Fluggäste) der wichtigste Flughafen. In Paris Charles de Gaulle und Frankfurt Rhein/Main werden 2012 mehr als 57 Mio. Passagiere abgefertigt. Wien Schwechat verzeichnet 22,2 Mio. Fluggäste und spielt wie im Güterverkehr im internationalen Vergleich eher eine kleinere Rolle.

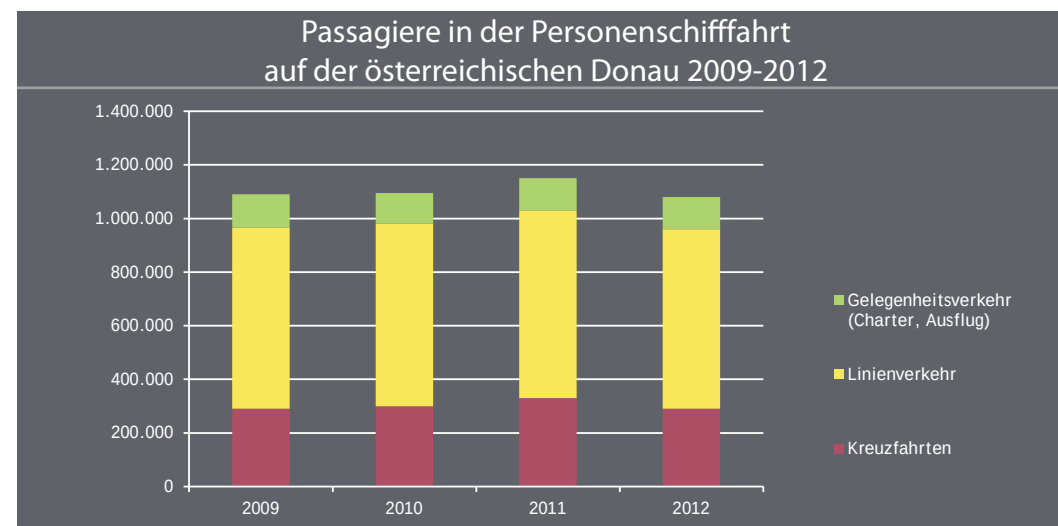


Im Zeitraum 2002 und 2012 ist das Passagieraufkommen auf den Top 3 Flughäfen (London Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Frankfurt Rhein/Main) gestiegen. Den größten Anstieg in den vergangenen Jahren verzeichnen im europäischen Vergleich die Flughäfen Wien/Schwechat und Rome Fiumicino.

7.5. Schifffahrt

Mit dem Jahr 2003 kommt es zu einer Änderung der Rechtsgrundlagen betreffend die Erhebung des Personenverkehrs auf der Donau mit der Folge, dass dieser nicht mehr von Statistik Austria erhoben wird. Bei den unten angeführten Zahlen handelt es sich daher um Zuschätzungen – durchgeführt von via Donau - die auf der Annahme einer durchschnittlichen Auslastung der Personenschiffe von 40 % beruhen. Bei Kreuzfahrtschiffen wird die Passagierzahl auf Basis der Schiffsschleusungen geschätzt.

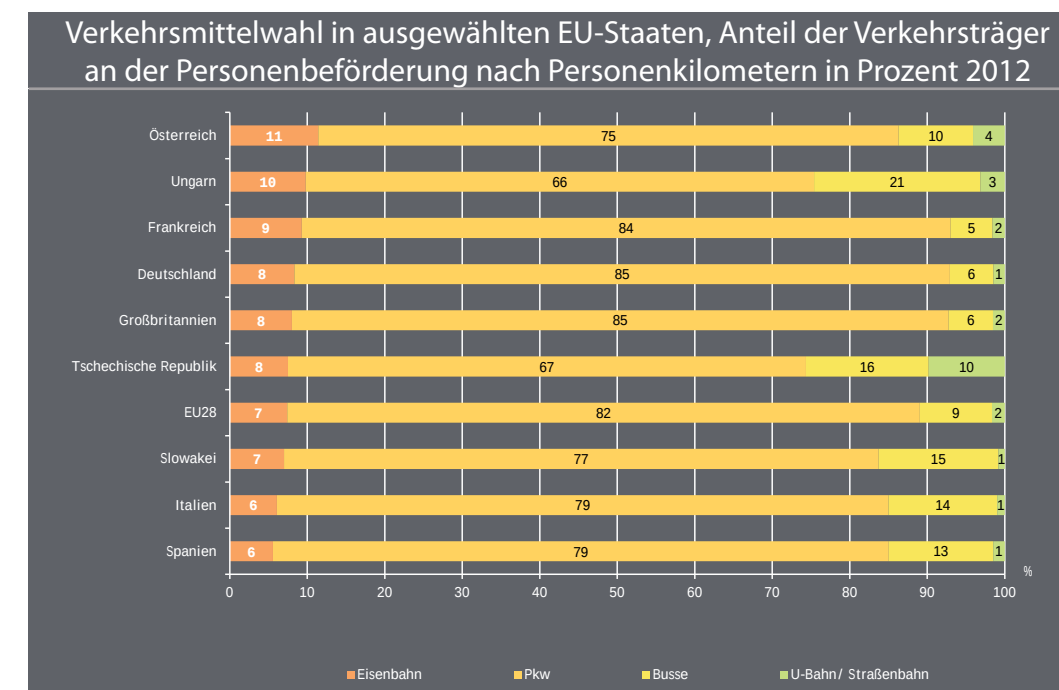
Wie in den Vorjahren sind auch 2012 in der Personenschifffahrt auf der österreichischen Donau in Summe mehr als eine Million Passagiere unterwegs (um -6,9 % weniger als 2011). Den Großteil bilden die ca. 670.000 im Linienverkehr beförderten Personen (-4,3 % gegenüber 2011). Auf Kabinenschiffen werden rund 290.000 Kreuzfahrtpassagiere registriert (-12,1-%). Im Gelegenheitsverkehr nehmen etwa 120.000 Personen Themen-, Sonder- und Charterfahrten in Anspruch (-7,7%).



Quellen: via donau Jahresberichte

7.6. Verkehrsmittelwahl in der EU

Der Schwerpunkt in der Personenbeförderung liegt in der Benützung von Personenkraftwagen. Der Anteil im EU-28 Durchschnitt im Jahr 2012 gemessen an Personenkilometern beträgt 82 %, Österreich liegt mit 75 % darunter. In Deutschland und in Großbritannien liegt der Anteil bei 85 %. Das zweithäufigste gewählte Verkehrsmittel sind in den meisten Ländern die Busse. Besonders hoch ist deren Anteil in Ungarn und der Tschechischen Republik mit 21 % bzw. 16 %, der EU-28 Durchschnitt liegt bei 9 %, also wesentlich darunter. Der Eisenbahnanteil liegt zwischen 6 % z.B. in Spanien und maximal 11 % in Österreich.



Quelle: EU-Kommission/DG Energie und Verkehr

